Grenzen der Haftung des Kraftfahrzeughalters im Vergleich zur Haftung für andere Verkehrsmittel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der juristischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

Vorgelegt von

Wilhelm Hupfauer aus Straubing

Assessor am Notariat München XVII

Approbiert am 5. Mai 1930

1930

Druck „Freisinger Tagblatt", Freising, Marienplatz 2

30.288

Grenzen der Haftung des Kraftfahrzeughalters im Vergleich zur Haftung für andere Verkehrsmittel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der juristischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

Vorgelegt von

Wilhelm Hupfauer aus Straubing

Assessor am Notariat München XVII

Approbiert am 5. Mai 1930

1930

Druck „Freisinger Tagblatt", Freising, Marienplatz 2

Referent: Univ.-Prof. Dr. Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis 7
Einleitung 9

Erster Hauptteil: Geltendes Recht.

Erster Teil: Haftung nach KFG., LVG., HPG.

I. Voraussetzungen der Haftpflicht: 13

A. Nach KFG. 13
1. Betrieb — Begriffsbestimmung 13
2. Eintritt des Unfalls beim Betrieb 16
3. Schaden herbeiführender Unfall 18
B. Nach LVG. 18
1. Betrieb — Begriffsbestimmung 19
2. Eintritt des Unfalls beim Betrieb 20
3. Schaden herbeiführender Unfall 21
C. Nach HPG. 21
1. Betrieb — Begriffsbestimmung 21
2. Eintritt des Unfalls beim Betrieb 22
3. Schaden herbeiführender Unfall 23
D. Abhandlungsergebnis zu I 23

II. Die Haftpflichtigen: 24

A. Person des Haftpflichtigen im KFG. und LVG. . . . 24
1. Haftpflicht des Halters 24
2. Haftpflicht des unbefugten Benutzers 26
a) Alleinige Haftpflicht des unbefugten Benutzers . . 26
b) Gesamtschuldnerische Haftpflicht des unbefugten Benutzers und Halters 28
3. Haftpflicht des Führers 29
B. Person des Haftpflichtigen im HPG. 31
C. Abhandlungsergebnis zu II 32

III. Die Ersatzberechtigten: 33

A. Personenschaden 33
1. Unmittelbar Geschädigte 33
2. Mittelbar Geschädigte 33
B. Sachschaden 33
Exkurs über § 8 KFG. 34
C. Abhandlungsergebnis zu III 35

IV. Der Schadensersatz: 36

A. Voraussetzungen des Schadensersatzanspruchs . . . 36
B. Inhalt des Schadensersatzanspruchs 36
1. Schadensersatz im Falle der Tötung 36

2. Schadensersatz im Falle der Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung 39
3. Schadensersatz im Falle der Sachbeschädigung . . . 40
Vergleichstabellen zu IV B 1, 2, 3 41
C. Form der Schadensersatzleistung 43
D. Grenzen der Schadensersatzleistung 44
Vergleichstabelle zu IV D 47
E. Rechtliche Natur des Ersatzanspruchs 47
V. Ausschluß der Haftpflicht: 47
Vergleichstabelle zu V 50
VI. Minderung der Ersatzpflicht: 50
VII. Verlust des Schadensersatzanspruches: 53
Vergleichstabelle zu VII 56
Zweiter Teil: Haftung nach anderen reichsgesetzlichen Vorschriften.
I. Die vertragliche Schadensersatzpflicht 58
II. Die Haftung aus unerlaubter Handlung: 59
A. Die Voraussetzungen der Haftung 60
B. Die Haftpflichtigen 61
C. Die Ersatzberechtigten 62
D. Inhalt und Umfang des Schadensersatzanspruchs . . . 62
III. Konkurrenz der Haftung aus Vertrag und unerlaubter Handlung 63
IV. Haftung der Post bei Unfällen durch Postomnibusse: 64
Dritter Teil: Ausgleichungsansprüche.
A. Verhältnis nach außen 67
B. Verhältnis der mehreren Ersatzpflichtigen untereinander . . 67
I. Nach BGB. 67
II. Nach KFG. 67
III. Nach LVG. 72
IV. Nach HPG. 72
Zweiter Hauptteil.
Aenderungs- und Vereinheitlichungsbestrebungen bezüglich der Verkehrsgesetze unter besonderer Berücksichtigung der Verhandlungen des Deutschen Juristentages vom 12.—15. Sept. 1928 75
I. Referate und Gutachten 78
II. Stellungnahme des Verfassers 93
Schlußwort 100

Literaturverzeichnis.

Achilles-Greif: Bürgerliches Gesetzbuch, 12. Auflage Berlin-Leipzig 1927.

Bredow-Müller: Luftverkehrsgesetz mit Erg.-Heft, Berlin 1927.

Busse: Luftrecht, Berlin 1928.

Doering: Die Luftversicherung, Recht und Technik, Berlin 1928.

Eger: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart-Leipzig 1911.

Eger: Reichshaftpflichtgesetz, Hannover 1912.

Eger: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Berlin-Leipzig.

Enneccerus, L., Th. Kipp u. M. Wolff: Lehrbuch des bürgerl. Rechts (2. Teil) 28./30. Auflage, Marburg 1928.

Fromherz: Haftpflichtrecht, München 1913.

Heilfron: Die Haftung im Luftverkehr (Gesetz u. Recht 1927 Heft 19).

Hellingrath und Michel: Kraftfahrrecht 3./4. Auflage, Augsburg 1928.

Henle-Schneider: Die Bayerischen Ausführungsgesetze zum BGB. 2. Auflage, München 1909.

Heucke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl., Berlin 1929.

Jaeger: Reichszivilgesetze, 5. Auflage, München 1926.

Isaak: Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.

Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB., 6. Aufl., Berlin-Leipzig 1928.

Lechner: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung, München 1927/28.

Müller: Automobilgesetz, 4. Auflage, Berlin 1929.

Oberländer-Bezold: Automobilrecht, München 1925.

Sammlung von Entscheidungen des Bay.ObLG. in Zivilsachen, München.

Seligsohn: Haftpflichtgesetz, Berlin 1920.

Seuffert-Dittmann: Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Auflage, München 1925/26.

Soergels Rechtssprechung, Stuttgart.

Staudinger: Kommentar zum BGB., 9. Auflage, München 1925.

Stein: Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich, 14. Aufl., Tübingen 1928/29.

Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentages, herausgegeben von dem Schriftführeramt der ständigen Deputation (1. Band: Gutachten), Berlin-Leipzig 1928.

Weitz: Rechtstaschenbuch für den Kraftverkehr, Stuttgart 1927.

Zeitschriften:

Deutsches Autorecht (Juristisches Organ des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e. V.), München.

Deutsche Juristenzeitung, Berlin.

Deutsche Richterzeitung, Berlin.

Juristische Wochenschrift, Leipzig.

Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht, München-Berlin-Leipzig.

Luftfahrt — Deutsche Luftfahrerzeitschrift, Berlin.

Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen, Berlin.

Recht des Kraftfahrers, Düsseldorf.

Verkehrsrechtliche Rundschau, Berlin.

Zeitschrift für das gesamte Luftrecht, Berlin.

Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern, München-Berlin-Leipzig.

Weitere Literaturangaben sind an den einschlägigen Stellen der Abhandlung zitiert.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548605_0100

Einleitung.

Die Entwicklung der gebräuchlichsten Verkehrsmittel (Eisenbahn, Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug) hat gerade in den letzten Jahren einen Umfang angenommen, der in dieser Art nicht vorauszusehen war. Die gesetzliche Regelung, die hier vorgesehen wurde, konnte naturgemäß mit einem derartigen technischen Aufschwung nicht Schritt halten, ein Umstand, der in mancherlei Hinsicht heute schon den praktischen Bedürfnissen nicht mehr gerecht wird und dessen Auswirkungen bei einer solchen Fortentwicklung nicht abzusehen sind.

Bahnbrechend für die Abwehr gegen die Gefahren des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen wurde das Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, das schon damals als Haftungsprinzip das der Gefährdungshaftung aufstellte. Diesem Vorbild folgte dann das Reichshaftpflichtgesetz (HPG.) vom 7. Juni 1871, das auf dem Gebiet der Schienenfahrzeuge heute noch die Ersatzpflicht regelt.

Das zweite Verkehrssondergesetz war das Kraftfahrzeuggesetz (KFG.) vom 3. Mai 1909, das in seinen Grundprinzipien ebenfalls auf der Gefährdungshaftung beruht und im wesentlichen sich an die Bestimmungen des HPG. anlehnt.

Mit der Entwicklung der Luftfahrt ergab sich die Notwendigkeit, diesem Verkehrsmittel auch eine rechtliche Basis zu schaffen, eine Aufgabe, die durch das Luftverkehrsgesetz (LVG.) vom 1. August 1922 gelöst wurde. In diesem Gesetz ist ausschlaggebend das Erfolgshaftungsprinzip, das Einstehen für den Schaden, der irgendwie tatsächlich verursacht worden ist, natürlich modifiziert durch Umstände, die dem Ersatzpflichtigen in keiner Weise zur Last gelegt werden können. Nähere Ausführungen hierüber sind Sinn und Aufgabe der folgenden Abhandlungen.

Schon die verschiedenen Entstehungszeiten der Sondergesetze sind ein Beweis dafür, daß innerhalb der Bestimmungen Unterschiede bestehen, die auf den während der dazwischen liegenden Jahre gesammelten praktischen Erfahrungen beruhen. Das typischste Beispiel für die Umstellung in der Anschauung dürfte wohl der § 8 Ziff. 1 KFG. sein, der die Haftung des Halters für beförderte Personen aus der Erwägung heraus ausschließt, daß derjenige, der ein Kraftfahrzeug benützt, auch die Gefahr eines etwaigen Unfalls auf sich nehmen muß, weil er diese durch die Wahl des Beförderungsmittels freiwillig übernommen hat. Daß man heute, zu einer Zeit, wo Kraftomnibusse

und Kraftfahrzeuge jeder Art in vielen Fällen unentbehrliche Beförderungsmittel geworden sind, nicht mehr von einer absoluten Freiwilligkeit in der Wahl des Fahrzeugs sprechen kann, liegt wohl auf der Hand.

In vielen anderen Fällen noch stehen die Motive, die ausschlaggebend waren für die Schaffung dieser oder jener Bestimmung, mit den praktischen Bedürfnissen der modernen Entwicklung in einem direkten Gegensatz. Es dürfte daher wohl interessieren, die Regelung der Ersatzpflicht der verantwortlichen Haftungspersonen in den Sondergesetzen einer ausführlichen Untersuchung zu unterziehen, die hierbei bestehenden Unterschiede hervorzuheben und endlich noch auf Vorschläge und Aenderungsanträge zu diesen Gesetzen einzugehen.

Erster Hauptteil:

Geltendes Recht.

Erster Teil:
Haftung nach KFG., LVG., HPG.

I. Voraussetzungen der Haftpflicht.

A. Nach dem Kraftfahrzeuggesetz.

Die grundlegende Bestimmung über die Haftpflicht des Automobilhalters und über die Schadensersatzansprüche des Verletzten bzw. Geschädigten ist § 7 Abs. I KFG. Diese Bestimmung macht sowohl Haftung wie Schadensersatzanspruch davon abhängig, daß das schadenstiftende Ereignis „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" eingetreten ist.

1. Betrieb — Begriffsbestimmung.

Der vielumstrittene Begriff des „Betriebes" ist ein rein tatsächlicher, kein rechtlicher Begriff, er ist absolut technischer Natur. Betrieb des Kraftfahrzeuges liegt vor, wenn, wie Müller (AutG. S. 214/15) sagt, „die bestimmungsmäßigen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsmäßiger Bewegung einwirken", mit anderen Worten, wenn die erzeugten Energien auf den Motor einwirken. Gleichgültig für die rechtliche Beurteilung ist hierbei, ob die Energien durch Verbrennungsmaschinen, durch Elektromotoren, durch Dampfmaschinen oder durch Luftschrauben oder Rotoren gewonnen werden; gleichgültig ist ferner, ob das Fahrzeug selbst in Bewegung sich befindet, ob nur der Motor arbeitet, ohne daß die Antriebskräfte auf das Fahrzeug als solches übersetzt sind oder ob das Fahrzeug, das durch diese Kräfte angetrieben unter der Nachwirkung dieses Antriebs in Bewegung ist, daß es also auf Grund des Trägheitsprinzips oder der Wirkung der Schwerkraft (abschüssige Straße) sich fortbewegt.

In allen diesen Fällen ist das Fahrzeug in „Betrieb".

Dieser rein technischen Betriebsauffassung, die unter anderen auch Lechner (§ 7 Anm. 1 A III Abs. 3), Oberländer-Bezold (S. 88, 315), Isaak (§ 7 Anm. I A 1 c), Weitz (§ 7 Anm. I Abs. 3), Heucke (§ 7 Anm. 2) vertreten, stehen zwei andere Betriebsauffassungen gegenüber, vor allem die des Reichsgerichts.

Das Reichsgericht stellt sich in seinen Entscheidungen auf den Standpunkt der sogenannten „Verkehrstheorie". In RGZ. Bd. 95, 188 ff. führt der erkennende Senat folgendes aus:

„Ob die Unterbrechung eine vollständige Inruhesetzung des Fahrzeugs, eine Beendigung der Reise bedeuten würde, entscheidet sich nach den Umständen des einzelnen Falles; feste, allgemein gültige Grundsätze lassen sich darüber, unter welchen Voraussetzungen die Fahrtunterbrechung eine völlige Inruhesetzung des Fahrzeugs und die Wiederaufnahme der Fahrt eine neue Inbetriebsetzung bedeute, nicht aufstellen. Keinesfalls ergibt sich die völlige Inruhesetzung des Fahrzeugs in dem soeben erwähnten Sinne lediglich daraus, daß der Motor für die Dauer der Unterbrechung abgekurbelt ist; ebensowenig ist entscheidend, ob die Wartezeit sich nur auf wenige Minuten oder auf Stunden erstreckt. . . . . Der Kraftwagen war (in dem der vorliegenden Entscheidung zugrundeliegenden Tatbestand) während der verschiedenen Fahrtunterbrechungen nicht ganz außer Tätigkeit gestellt, nicht in den Zustand völliger Betriebsruhe zurückversetzt, mochte der einzelne Aufenthalt kürzere oder längere Zeit gedauert haben und der Motor beim Halten jeweils abgestellt gewesen sein oder nicht[1]).“

So die Ansicht des Reichsgerichts, das dem Kraftfahrzeug auch dann noch eine verkehrsrechtliche Bedeutung oder besser eine verkehrshaftungsrechtliche Bedeutung beilegt, wenn es mit abgestelltem Motor auf der Straße hält. Daß ein haltendes Kraftfahrzeug in gewissen Fällen als Verkehrshindernis in Frage kommen kann, ist zweifelsohne richtig, begründet aber m. E. doch nicht ohne weiteres eine Haftung des Kraftfahrzeughalters aus § 7 KFG. Das KFG. wurde aus der Erwägung heraus geschaffen, einem unbeteiligten Dritten vor den dem Kraftfahrzeug und dessen Betrieb eigentümlichen Gefahren ausreichenden Schutz zu bieten. Man kann es aber doch kaum als ein dem Kraftfahrzeug eigentümliches, d. h. bei ihm auf Grund seiner Konstruktion und Verwendungsmöglichkeit besonders gegebenes Gefahrenmoment bezeichnen, wenn ein solches Fahrzeug, das mit abgestelltem Motor und angezogenen Bremsen auf der Straße hält, durch irgendwelche Natureinwirkung, z. B. Sturm, ins Rollen kommt und Schaden stiftet. Nach der Ansicht des Reichsgerichtes wäre hier eventuell die Haftung des Halters nach § 7 KFG. gegeben. Ob diese Ansicht dem Sinn des Gesetzes entspricht, mag dahingestellt bleiben, den praktischen Anforderungen des täglichen Lebens entspricht sie nicht — und der von den Praktikern des Autorechts vertretenen technischen Betriebsauffassung widerspricht seinerseits ebensowenig der Wortlaut des Gesetzes[2]).

[1]) Vgl. hierzu auch die Entscheidungen des RG., abgedruckt in JW. 1929, 2055; RG. 122, 270 = JW. 1929, 914 = Jur. Rdsch. 1929, 934; OLG. Köln: JW. 1929, 952.

[2]) Vgl. hierzu die Ausführungen von ObLGR. Bezold in JW. 1929, 914, Fußnote zu 7; RA. Dr. Blum, Köln a. a. O.

Ein Fall, in dem sich beide Ansichten berühren, sei hier noch angeführt: Ein stillstehendes Kraftfahrzeug mit abgestelltem Motor explodiert, die Explosion ist hervorgerufen durch zu schnelles Fahren. Hier ist der Unfall eben darauf zurückzuführen, daß das schadenstiftende Ereignis verursacht worden ist durch den Betrieb. Und hier wird das Reichsgericht, wenn es über einen solchen Fall zu entscheiden hätte, den Schadenersatzanspruch nicht deshalb als begründet erachten, weil das haltende Kraftfahrzeug noch in Betrieb war, sondern deshalb, weil die erste und ausschlaggebende Bedingung des schadenstiftenden Ereignisses während des Betriebes (infolge zu raschen Fahrens) geschaffen wurde.

Die dritte Ansicht über den Begriff des „Betriebes" geht von rein wirtschaftlichen Momenten aus und wird in der Hauptsache von Eger Seite 58 vertreten. Sie lehnt sich in ihrer Auslegung an das HPG. an und versteht unter Kraftfahrzeugbetrieb nicht den Betrieb eines Kraftfahrzeuges, sondern umfassend das Kraftfahrzeugunternehmen als Ganzes.

Eger sucht diese Ansicht mit folgenden Ausführungen zu stützen:

„Trotz des Ausdruckes ‚bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges' ist nicht Voraussetzung, daß ein individuell bestimmtes Kraftfahrzeug den Unfall unmittelbar verursacht. Die gesetzliche Vorschrift bedeutet nichts anderes als ‚Kraftfahrzeugbetrieb', d. h. Kraftwagenunternehmen als Ganzes. Nicht ein Fahrzeug muß in Betrieb gesetzt sein, sondern es muß ein Kraftwagenbetrieb stattfinden; der Massenbetrieb — Automobiltransportunternehmen — zeitigt andere Betriebsgefahren als das Halten eines Kraftwagens. Soweit der Betrieb von Automobilen als solcher besondere Gefahren, die mit der Eigentümlichkeit gerade dieses Betriebs zusammenhängen, hervorbringt, findet das Gesetz Anwendung."

Abgesehen davon, daß schon dem Gesetz selbst eine solche Begriffsauffassung fremd ist, spricht es doch ausdrücklich vom Betrieb eines Kraftfahrzeuges, so widerspricht diese auch dem allgemeinen Verkehrs- und Schutzbedürfnis, dem eben durch dieses Gesetz Rechnung getragen werden sollte. Da das Kraftfahrzeugwesen schon auf Grund seiner Vielseitigkeit in der Verwendung im allgemeinen keine Monopolisierung zuläßt — wie dies z. B. beim Eisenbahnbetrieb der Fall ist — können die Haftungsbestimmungen des Gesetzes nicht deshalb geschaffen worden sein, um Schutz zu gewähren gegen das „Kraftwagenunternehmen als Ganzes". Haftungsbegründende Tatsachen werden immer oder fast immer durch ein Fahrzeug geschaffen, Schutz hievor war die Absicht des Gesetzgebers bei der Schaffung des § 7 KFG.

2. Eintritt des Unfalls *bei* dem Betrieb.

Ein weiteres Moment der Haftungsbegründung ist noch der Umstand, daß der Unfall „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" entstanden ist. Dieses Erfordernis umfaßt einen äußeren, nämlich einen örtlichen und zeitlichen, und einen inneren Zusammenhang zwischen Betriebsereignis und Unfall. Das Erfordernis des äußeren Zusammenhangs ist so selbstverständlich, daß sich weitere Ausführungen erübrigen. Was den inneren Zusammenhang anlangt, so ist hierzu folgendes zu bemerken:

Als Leitsatz darf an die Spitze gestellt werden, daß „das Betriebsereignis die Ursache des Unfalls" gewesen sein muß. Ob dies der Fall war, hängt davon ab, ob der Vorgang allgemein geeignet war, einen solchen Erfolg (hier Unfall) herbeizuführen. Ein Erfolg im Sinne von Enderfolg wird aber meist nicht durch eine, sondern durch eine Mehrheit von Bedingungen bewirkt, es muß also Ursache und Erfolg derart in Zusammenhang stehen, daß die zwischen diesen beiden Polen vorhandenen Bedingungen eine zwangsläufige Kette bilden, von der kein Glied fehlen darf, außer es ist der Zusammenhang unterbrochen. Es muß also, wie Müller zu § 7 unter B I b 1 ausführt, „die gesamte sich zwischen dem Vorgang und dem Erfolg spannende Kette von Bedingungen zum Erfolg adäquat und der Enderfolg muß dieser Bedingungskette adäquat sein".

Der Begriff der „Ursache" ist hier an sich derselbe, wie ihn Reichsgerichtsrat von Buri (Gerichtssaal 29, 269) definierte, nämlich: „Ursache ist jeder Umstand, der nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfiele". Es wäre jedoch nicht zutreffend, wollte man die auf dieser Definition beruhende und in der Strafrechtssprechung vorherrschende Bedingungstheorie auf dem Gebiet der Kraftfahrzeughaftung anwenden; denn im besonderen ist diese, die sogenannte Aequivalenztheorie, die von den Strafsenaten des Reichsgerichts vertreten wird, für die Haftung aus dem KFG. zu umfassend, als daß sie den Bedürfnissen des Verkehrslebens entspräche. Enger ist und dem einzelnen Fall gerechter wird die Theorie von der adäquaten Verursachung, die von den Zivilsenaten des Reichsgerichts vertreten wird und der sich auch die führenden Praktiker des Kraftfahrzeugrechts angeschlossen haben. Wenn die Aequivalenztheorie jede Bedingung als gleichwertig und als Ursache ansieht, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß dadurch das schädigende Ereignis entfiele, die also jede Bedingung als eine „conditio sine qua non" als Ursache auffaßt, gleichgültig, wieweit und bis zu welchem Grade die Bedingung den Erfolg mitverursacht hat, so schränkt die Theorie von der adäquaten Verursachung die Gleichwertigkeit aller Bedingungen nach dem Gesichtspunkt der Häufigkeit und der Wahrscheinlichkeit der Folgen, die diese Bedingungen nach den

Erfahrungen des Lebens nach sich ziehen, ein. Die Bedingung (hier das Betriebsereignis) kann als Ursache des Erfolgs (hier des Unfalls) nur dann angesehen werden, wenn sie nach allgemeiner Erfahrung geeignet gewesen ist, den Erfolg herbeizuführen; es muß also die notwendige, bzw. maßgebende Wirksamkeit dieser Bedingung für den Erfolg im Zeitpunkt ihres Setzens im allgemeinen erkennbar und in der Tragweite übersehbar gewesen sein, „die gesetzte Bedingung muß mithin im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen Umständen zur Ermöglichung oder zur Herbeiführung des Erfolges geeignet gewesen sein = adäquater Zusammenhang". (RGR. Komm. Vorbem. 3 zu § 249. RG. 81, 361; 104, 143; 106, 14.)

Ein Beispiel möge die Unhaltbarkeit der Aequivalenztheorie und die praktische Anwendbarkeit der Theorie des adäquaten Zusmmenhangs näher beleuchten:

Der Lenker eines Kraftfahrzeugs überfährt einen Jagdhund, der Eigentümer des Hundes im Bestreben, diesen zu retten, stürzt beim Hinzueilen, durch den Sturz entlädt sich das Jagdgewehr und verletzt den Jäger so schwer, daß dieser kurz darauf stirbt. An sich ist das Ueberfahren des Hundes eine Bedingung für den Eintritt des Todes seines Eigentümers, aber als allgemein geeignete Ursache zur Herbeiführung eines solchen Erfolgs kann dieses Ereignis wohl nicht angesehen werden. Die Frage nach der Adäquanz ist eben auf die Zwischenbedingungen abzustellen; und es wird wohl nicht behauptet werden können, daß der Kraftfahrzeugbetrieb allgemein geeignet ist, den Tod eines Menschen infolge der im Beispiel angeführten Zusammenhänge herbeizuführen.

In den vorzitierten Entscheidungen RG. 104, 143; 106, 14 verneint die Rechtssprechung das Vorliegen eines adäquaten Zusammenhangs dann, wenn „die nur mittelbar (durch Vermittlung anderer Ereignisse) eingetretene Folge in einem so losen oder entfernten Zusammenhang mit dem als Ursache in Anspruch genommenen Ereignis steht, daß dieser Zusammenhang nach der Auffassung des Lebens vernünftigerweise nicht mehr in Betracht gezogen werden könne" (vgl. hiezu auch RG. 78, 272), oder — positiv ausgedrückt — nimmt die Rechtssprechung das Vorliegen eines solchen Zusammenhangs dann an, wenn „die als Ursache anzusprechende Betätigung generell oder erfahrungsgemäß geeignet ist, zu einem schädlichen Erfolg derart, wie er eingetreten, zu führen". (Vgl. RGR. Komm. Vorbemerkung 3 zu § 249 BGB.)

Die notwendige Schlußfolgerung, die aus den vorgehenden Ausführungen und aus dem angeführten Beispiel zu ziehen ist, ist demnach die, daß eine rechtliche Beurteilung nicht von der Wirkung aus die Ursache bestimmen darf, sondern sie muß von den Ursachen aus die mögliche Wirkung ins Auge fassen (RGR.

Komm. Vorbem. 5 zu § 823 BGB.). Und daraus ergibt sich für den vorliegenden Fall im besonderen und für die Haftung des Kraftfahrzeughalters im allgemeinen die alleinmögliche Anwendbarkeit der Theorie des adäquaten Zusammenhangs und die auf diesem Gebiet gegebene Unhaltbarkeit der Aequivalenztheorie.

Demnach muß das Betriebsereignis, um als Ursache des Unfalls gelten zu können:

1. notwendige Voraussetzung des Unfalls sein,

2. in adäquatem Zusammenhang mit dem Unfall stehen. (Vgl. hiezu u. a. Oberländer-Bezold S. 226, Anm. b a. E.; Lechner § 7 KFG. Anm. 1 A IV.)

3. Schaden herbeiführender Unfall.

Die endgültige Voraussetzung für die Geltendmachung eines Anspruchs aus § 7 KFG. ist ein Unfall und ein Schaden.

Daß ein Unfall Voraussetzung für die Anwendung der Haftungsbestimmungen des KFG. ist, ergibt sich aus den §§ 14 und 15 dieses Gesetzes, obwohl die Worte „durch Unfall" nicht in § 7 KFG. eigens — wie z. B. in § 19 LVG. — eingeschaltet sind.

Unfall ist die Folge eines bestimmten Betriebsvorganges, der schädigend auf eines der im § 7 KFG. erschöpfend aufgeführten und durch diesen Paragraphen geschützten Güter eingewirkt hat, das sind also: das menschliche Leben, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen und Sachen aller Art (auch Tiere).

Schaden ist die infolge eines bestimmten Ereignisses eingetretene Verschlimmerung des Zustandes einer Person gegen deren Willen in Ansehung eines ihr zustehenden Rechtsgutes (RGR. Komm. Vorbem. 1 zu § 249 BGB.).

Ueber die Arten des Schadens und die Schadensersatzpflicht siehe unter IV.

B. Nach dem Luftverkehrsgesetz.

Bevor auf die Voraussetzungen der Haftpflicht näher eingegangen wird, ist eine kurze Ausführung darüber geboten, welche Arten von Fahrzeugen dem LVG. im allgemeinen und dem § 19 LVG. im besonderen unterstellt sind. § 1 Abs. II LVG. bezeichnet als Luftfahrzeuge im Sinne des Gesetzes Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte. Zu unterscheiden sind also:

1. Luftfahrzeuge mit Antrieb:
   a) schwerer als Luft (Kraftflugzeuge zu Land oder Wasser),
   b) leichter als Luft (Luftschiffe unstarrer, halbstarrer oder starrer Art);

2. Luftfahrzeuge ohne Antrieb:
   a) schwerer als Luft (motorlose Flugzeuge = Drachen, Segelflugzeuge),
   b) leichter als Luft (Ballone = Freiballone, Fesselballone).

Jedoch nicht jede Bewegung in der Luft macht den bewegten Gegenstand zu einem Luftfahrzeug, bestimmend und ausschlaggebend ist das Vermögen, eine theoretisch unbegrenzte Zeit sich in der Luft zu halten, was seinerseits wieder ein Steigvermögen voraussetzt. So sind z. B. Fallschirme keine Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gestzes, ebensowenig wird man das bei Gleitflugzeugen annehmen können, da diese beiden Konstruktionen nur durch besondere Vorrichtungen die Anziehungskraft der Erde abmildern wollen, ein Steig- oder ein Beharrungsvermögen in der Luft ist ihnen nicht eigen. Segelflugzeuge dagegen sind Luftfahrzeuge, sie sind durch geschickte Ausnutzung der Auftriebskräfte von Luftströmungen in der Lage, zu steigen und sich theoretisch unbegrenzte und praktisch stundenweise Zeit in der Luft zu halten.

Alle diese Luftfahrzeuge sind der Haftung des § 19 LVG. unterstellt. Schon der Wortlaut dieser Vorschrift verrät eine so starke Aehnlichkeit mit dem § 7 KFG., daß man nicht fehlgeht, wenn man von vorneherein auch die Voraussetzungen der Haftung nach dem § 19 LVG. als denen des § 7 KFG. entsprechend annimmt. Insofern ist § 19 LVG. präziser, als er noch die Worte „durch Unfall" enthält, die bei § 7 KFG. im Zusammenhang mit §§ 14, 15 KFG. sinngemäß zu ergänzen sind.

1. Betrieb — Begriffsbestimmung.

Voraussetzung ist auch hier in erster Linie, daß das schadenstiftende Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges eingetreten ist.

Der Begriff „Betrieb" ist im allgemeinen der gleiche wie im KFG., ein Luftfahrzeug ist im Betrieb dann, wenn die „bestimmungsgemäßen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsgemäßer Bewegung einwirken" (Bredow-Müller Anm. B I a 2 zu § 19 LVG.). Daß die bestimmungsgemäßen Triebkräfte beim Luftfahrzeug andere als beim Kraftfahrzeug sind, nämlich Auftrieb und Strömungskräfte, ist in der technischen Verschiedenheit der Fahrzeugarten bestimmt, in der rechtlichen Beurteilung der Frage des „Betriebes" spielen diese technischen Verschiedenheiten keine allzugroße Rolle. Auch hier wird im allgemeinen diese Frage im rein technischen Sinn, nicht etwa im wirtschaftlichen oder Verkehrssinne entschieden werden müssen. Die Gründe, die für die erste und gegen die beiden letzteren Annahmen sprechen, sind die gleichen wie beim Kraftfahrzeug, weshalb hier auf die vorgehenden Ausführungen Bezug

genommen werden darf. Im Unterschied zum KFG. ist bei Luftfahrzeugen der Begriff des Betriebes etwas weiter zu fassen, da — wie vor angeführt — nicht nur rein maschinelle Vorgänge, sondern damit verbunden auch das Ausnützen von Naturgewalten und -gesetzen in Frage kommt: Auftrieb und Strömungskräfte. Aber immer nur verbunden mit maschinellen Vorgängen können diese die Annahme, daß das Fahrzeug „im Betrieb" ist, rechtfertigen. Ein stillstehendes Luftfahrzeug, das z. B. vom Sturm erfaßt in die Luft gerissen wird und dabei Schaden stiftet, kann keine Ersatzverpflichtung nach § 19 LVG. begründen.

Im allgemeinen beginnt der Betrieb eines Luftfahrzeugs, falls es Motorluftfahrzeug ist, mit dem Anwerfen des Motors (ausgenommen natürlich der Fall, daß der Motor nur probeweise angeworfen wird, da hier ja keine bestimmungsgemäße Ausnützung von Auftrieb und Strömungskräften vorliegt und demnach keine bestimmungsgemäße Bewegung des Fahrzeugs beabsichtigt ist) — das zum Aufstieg notwendige Anrollen auf der Erde gehört demnach schon zum Betrieb —, bei Segelflugzeugen kommt der Moment als Betriebsbeginn in Frage, in dem die Trieb- und Auftriebkraft der Luftströmungen auf den Apparat einwirkt, ebenso ist es bei Ballonen, wo als entscheidender Zeitpunkt der gilt, in dem die Auftriebskraft die Ballongondel anhebt.

Beendet ist der Betrieb, wenn die Triebkräfte nicht mehr auf das Fahrzeug einwirken, wenn also sowohl maschinelle — falls solche in Betracht kommen — wie auch naturgesetzliche Vorgänge einzuwirken aufgehört haben.

2. Eintritt des Unfalls *bei* dem Betrieb.

Ebenso wie im KFG. ist eine weitere Voraussetzung der Haftung nach § 19 LVG. der Umstand, daß der Unfall bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs eingetreten ist. Die Rechtssprechung steht auch hier auf dem Standpunkt der Theorie des adäquaten Zusammenhangs, der Vorgang muß allgemein geeignet sein, einen solchen wie den eingetretenen Erfolg herbeizuführen; die Adäquanz ist auch hier nicht nur erforderlich zwischen Ursache und Erfolg, sie hat sich wie im KFG. auch auf etwaige Zwischenbedingungen auszudehnen, so daß die ganze Bedingungskette als solche und diese und der Enderfolg adäquat sein müssen, um einen Haftungsanspruch nach § 19 LVG. zu begründen. Der Kausalzusammenhang ist unterbrochen, eine Haftung gemäß dieser Bestimmung scheidet also in dem Moment aus, in dem eine nicht adäquate Bedingung in der Bedingungskette ist oder der (End-)Erfolg nicht dieser Bedingungskette adäquat ist.

Das unter I A 2 angeführte Beispiel, dem hier zugrunde gelegt wird, daß ein im Aufstieg begriffenes Flugzeug beim Anrollen als Schadenstifter in Betracht kommt, darf auch hier zur verständlicheren Darstellung verwendet und auf die a. a. O. gemachten Ausführungen darf verwiesen werden.

3. Schaden herbeiführender Unfall.

Die präzisere Fassung des § 19 LVG. betont dadurch, daß im Absatz I dieses Paragraphen noch die Worte „durch Unfall" aufgenommen sind, als endgültige Voraussetzung, daß ein Unfall und ein Schaden vorliegen müssen, um einen Ersatzanspruch zu begründen. Die Definition dieser beiden Begriffe ist dieselbe wie unter I A 3, die geschützten Rechtsgüter die gleichen wie im KFG.; auch hier darf wohl, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die dort gemachten Ausführungen zurückgegriffen werden.

C. Nach dem Reichshaftpflichtgesetz.

Das HPG. als das älteste der in Frage kommenden Gesetze gab in seinem § 1 das Musterbeispiel ab für die Fassung des § 7 KFG. und § 19 LVG.; diese Bestimmungen, die sich sogar fast wörtlich an den § 1 HPG. anlehnen, sind sinngemäß und in der Auslegung demselben Gedanken entsprungen; nach außen hin tritt als wesentlichste Verschiedenheit — abgesehen natürlich von den Grenzen der Haftung — die Schaden stiftende Einrichtung in Erscheinung. Hier ist es nach dem Wortlaut des Gesetzes die Eisenbahn. Falsch wäre es, wollte man den Begriff „Eisenbahn" nach dem allgemeinen Sprachgebrauch beurteilen, es ist hier vielmehr jeder Betrieb gemeint, der dem Verkehr (gleichgültig, ob Personen- oder Güterverkehr) dient und bei dem die Fortbewegung der Transportmittel auf Schienen mittels beliebiger Kraft bewirkt wird (vgl. Seligsohn § 1 HPG. Anm. 1 a. E.). Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes sind demnach u. a. in erster Linie der Bahnbetrieb der Deutschen Reichsbahn, dann Privat-Anschlußbahnen, Straßenbahnen, Schwebebahnen, Untergrundbahnen, Feldbahnen und Arbeitsbahnen. Wesentlich für den Begriff „Eisenbahn" ist eine mit Schienen belegte Fahrbahn, unwichtig das Material und die örtliche Lage der Schienen, ebensowenig hat die Art der Betriebskraft eine Bedeutung.

1. Betrieb — Begriffsbestimmung.

Der Begriff „Betrieb" hat im HPG. weitgehendste Ausführungen gefunden. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Anschauungen (so z. B. ROHG. Bd. 23, 1; 24, 276; Eger, HPG. Anm. 2 S. 5), die zum Begriff des Betriebes nur das als zugehörig erachten wollen, was den eigentümlich gefährlichen Charakter des Eisenbahngewerbes an sich trägt, vertritt das Reichsgericht nun nach anfänglichem Schwanken den Standpunkt, daß die Anwendung des § 1 HPG. nicht notwendig die Zurückführung des Unfalls auf eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr voraussetze. Es führt weiter auf, daß außer der eigentlichen Beförderungstätigkeit (als der wohl ursprünglichsten Zweckbestimmung einer Eisenbahn) dem Begriff „Betrieb" alle dem Eisenbahnbetrieb mittelbar dienenden Vorkommnisse zu

unterstellen seien, die sich innerhalb des Bereiches der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren ereigneten und mit ihm in ursächlichem Zusammenhang stehen. Es bedarf daher, sofern sich ein Unfall bei und infolge der Beförderung selbst ereignet, nicht der Prüfung, ob er auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren zurückzuführen ist (vgl. u. a. JW. 17, 661, 16; EisenbE. 34, 238).

Zum „Betrieb" gehört daher in der Hauptsache das, was die Beförderung auf der Bahn ausmacht, ferner andere nicht zur Beförderung im eigentlichen Sinn gehörende Betätigungen von Betriebsmitteln, die zu Beförderungszwecken in Tätigkeit gesetzt sind, und endlich die die Beförderung unmittelbar vorbereitenden und abschließenden Handlungen, diese allerdings nur, wenn sie ursächlich auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen — nicht aber ausschließlich eigentümlichen — Gefahren zurückzuführen sind. Beispiele für diese drei Gruppen, die durch Reichsgerichtsentscheidungen als Unfälle nach § 1 HPG. bezeichnet wurden, sind:

a) Eisenbahnzusammenstoß und Verletzung bzw. Tötung von Passagieren;

b) Unfall bei Explosion des Dampfkessels einer Lokomotive (auch bei beendigter Fahrt) oder Verletzung eines Passanten durch Herabfallen des mit Elektrizität geladenen Leitungsdrahtes einer Straßenbahn;

c) Unfälle, die sich bei der betriebsmäßigen Handhabung von Weichen ereignen.

2. Eintritt des Unfalls bei dem Betrieb.

Zwischen Betrieb und Unfall muß wie beim KFG. und LVG. sowohl ein äußerer (also zeitlicher und örtlicher) als auch ein innerer Zusammenhang bestehen, der Unfall muß sich also „beim Betrieb" ereignet haben. Auch hier gilt für die erforderlichen Zusammenhänge das unter I A 2 Ausgeführte, im besonderen muß, wie bei allen Haftungsbestimmungen, zwischen dem endgültigen Schaden als Grundlage des Ersatzanspruches und der Schadensbedingung ein ursächlicher Zusammenhang bestehen. Erforderlich ist auch hier, daß der schädigende Enderfolg nicht ohne die Ursache (= Unfall) eingetreten wäre (condicio sine qua non). Kausal für den Erfolg ist aber nicht jede, sondern nur die Bedingung, die nach der Erfahrung des Lebens von vorneherein geeignet war — als solche oder im Zusammenhalt mit anderen Bedingungen —, den eingetretenen Erfolg herbeizuführen oder dessen Eintritt zu begünstigen (vgl. hierzu RG. 72, 324; 81, 359 und die Ausführungen unter I A 2, B 2). Herrschend ist also auch hier die Theorie von der adäquaten Verursachung.

3. Schaden herbeiführender Unfall.

Für die letzte Voraussetzung, daß ein „Schaden herbeiführender Unfall" gegeben sein muß, vgl. I A 3, B 3.

Geschützt sind die in § 1 HPG. erschöpfend aufgezählten Güter (Leben und körperliche Unversehrtheit), nicht dazu gehören die Sachen, für deren Beschädigung, wenn sie zur Beförderung übergeben wurden, der Eisenbahnunternehmer auf Grund des Beförderungsvertrages gemäß §§ 456, 465 HGB. haftet, für andere Sachen haftet er auf Grund der nach Art. 105 EG.BGB. zulässigen landesrechtlichen Vorschriften (Bayern Art. 58 AG.BGB.) und eventuell aus unerlaubter Handlung gemäß § 823 BGB.

D. Abhandlungsergebnis zu I.

Die grundlegenden Bestimmungen der drei Gesetze, die §§ 7 KFG., 19 LVG., 1 HPG., beruhen alle auf dem gleichen Gedanken: Einen Ersatzanspruch für den zu schaffen, der beim Betrieb eines der in Frage kommenden Verkehrsmittel einen — sei es nun körperlichen oder materiellen — Schaden erleidet. Schon der fast gleiche Wortlaut dieser Bestimmungen beweist nicht nur die Uebereinstimmung der Motive, aus denen heraus diese Paragraphen geschaffen wurden, er ist auch ein Beweis dafür, daß die Voraussetzungen für die Ersatzpflicht in allen drei Gesetzen die gleichen sind, wenn auch deren Auslegung (z. B. Begriff des Betriebes) je nach der Bedeutung und Verbreitung der Verkehrsmittel eine verschiedene ist. Als Beweis für Vorstehendes seien aus der Entstehungsgeschichte des KFG. und LVG. folgende Erläuterungen angeführt:

Die Begründung zu § 1 des Entwurfes zum KFG. vom Jahre 1906 bemerkt, daß sich der Entwurf „soweit möglich, auch in der Fassung den die Haftpflicht der Eisenbahnen regelnden Vorschriften dieses Gesetzes anschließe. Dadurch werde zugleich erreicht, daß für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rechtssprechung und Literatur über das Haftpflichtgesetz verwertet werden kann". Auch bei der Schaffung des LVG. war die Fassung des § 1 HPG. maßgebend zugrunde gelegt worden.

Der wesentlichste Unterschied zwischen den drei Gesetzen ist aus der Begründung des Kraftfahrzeuggestzentwurfes von 1908, der die enge Anlehnung an das HPG. aufgegeben hat und aus der des LVG.-Entwurfes zu entnehmen: Die Auslegung des Begriffes „Betrieb" ist im HPG. eine ganz andere als in den beiden anderen Gesetzen; denn handelt es sich bei dem Betrieb einer Eisenbahn um eine Summe von Einzeltätigkeiten einer Reihe verschiedenartigster Einrichtungen technischer, kaufmännischer und rein verwaltungsmäßiger Art, ist also unter „Betrieb einer Eisenbahn" nicht der Betrieb eines einzelnen Eisenbahnzuges zu verstehen, so handelt es sich entsprechend der Fassung des

§ 7 KFG. und § 19 LVG. gerade um den Betrieb eines einzelnen Kraftfahrzeugs bzw. Luftfahrzeugs; es kann daher dem Eisenbahnbetrieb als solchem der eines einzelnen Fahrzeugs weder tatsächlich noch rechtlich gleichgestellt werden (vgl. Müller, Anm. B Ia 2 zu § 7 KFG.; Bredow-Müller, Anm. B Ia 1 zu § 19 LVG.; Oberländer-Bezold S. 88; Lechner § 7 KFG. Anm. 1 A I Abs. 3).

Eger (vgl. § 7 Anm. I A 1 a. E.), der den Betriebsbegriff im KFG. von rein wirtschaftlichen Momenten aus beurteilt wissen will, stellt sich mit dieser Anschauung — abgesehen von der rein rechtlichen Beurteilung des Betriebsbegriffes — schon tatsächlich in einen Gegensatz zu dem Wortlaut des § 7 KFG., da dieser Paragraph ausdrücklich nur vom Betrieb „eines" Kraftfahrzeuges spricht.

Ein weiterer Unterschied ist noch der unter I C 3 a. E. aufgeführte: Im KFG. und LVG. haftet der Halter auch für Sachschäden (§ 7 Abs. 1 KFG., § 19 Abs. 1 LVG.), während eine Sachschadenshaftung im HPG. nur mittelbar auf dem Umweg über den § 9 des Gesetzes im Zusammenhang mit den hier einschlägigen Reichs- bzw. Landesgesetzen gegeben wurde (vgl. hierüber auch 2. Teil).

II. Die Haftpflichtigen.

Grundsätzlich haftpflichtig ist nach § 7 Abs. 1 HPG. der Halter des Kraftfahrzeugs, ebenso ist es auch im LVG., das im § 19 Abs. 1 den Halter des Fahrzeugs als haftpflichtig bezeichnet, während das HPG. den Betriebsunternehmer haften läßt.

A. Person des Haftpflichtigen im KFG. und LVG.

1. Haftpflicht des Halters.

Die Person des Haftpflichtigen ist im KFG. und LVG. die gleiche, für beide Gesetze gelten daher die nachfolgenden Ausführungen:

Was unter „Halter" im Sinn der hier einschlägigen Gesetzesstellen zu verstehen ist, ist aus den Gesetzen selbst nicht zu entnehmen, es blieb der Rechtssprechung vorbehalten, diesen Begriff zu definieren. Das Reichsgericht hat dies auch wiederholt in seinen Entscheidungen 77, 384; 78, 179; 79, 312; 87, 138; 91, 270, 303; 93, 223 getan und folgendes ausgeführt:

„Halter (sowohl eines Kraftfahrzeugs wie auch eines Luftfahrzeugs) ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt."

Ausschlaggebend für die Feststellung der Haltereigenschaft sind also wirtschaftliche und tatsächliche Verhältnisse, nicht etwa Rechtsbegriffe wie Eigentum, Eigenbesitz, unmittelbarer, fehlerhafter Besitz oder Besitzdienerverhältnis (vgl. hiezu

RG. 78, 179). Auch das Bayerische Oberste Landgericht hat in seiner Entscheidung vom 9. Juli 1926 (DJZ. 1926 Heft 21 S. 1572) ausdrücklich ausgesprochen, daß das Halterverhältnis ein wirtschaftliches und tatsächliches, kein rechtliches sei[3]).

Es ist also Tatfrage im einzelnen Fall, wer als Halter anzusehen ist, im allgemeinen wird aber folgenden Voraussetzungen genügt werden müssen, um die Haltereigenschaft bejahen zu können:

a) Vorliegen muß in erster Linie Besitz, wenn er auch nicht unmittelbarer Besitz zu sein braucht. So bleibt z. B., wenn ein Kraft- oder Luftfahrzeug unter Gestellung des Führers einem Dritten zur Benützung überlassen und damit eventuell ein Transport von dem ausgeführt wird, dem das Fahrzeug überlassen wurde, der Ueberlassende Halter des Fahrzeugs (vgl. hier besonders RG. Urteil des 6. Zivilsenats vom 9. Februar 1928, DJZ. Rechtssprechung 287 Nr. 630). Anders läge der Fall, wenn jemand sich bei einem Unternehmen ein Fahrzeug mieten würde, Führer und Betriebsstoffe selbst stellt und für Unterbringung und Instandhaltung sorgt, hier wäre er, nicht das Unternehmen, Halter.

Der Besitzdiener (vgl. § 855 BGB.) ist niemals Halter; überläßt also der Besitzer die Ausübung der tatsächlichen Gewalt einer in seinem Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder irgendeinem ähnlichen Abhängigkeitsverhältnis stehenden Person (Chauffeur), so bleibt nur der Besitzer Halter (vgl. OLG. Karlsruhe vom 16. Mai 1904, DJZ. 1906, 152). Wohl aber können der Dieb, ein Geschäftsunfähiger und ein in der Geschäftsfähigkeit

---

[3]) Das Urteil des 1. Strafsenats vom 9. 7. 26 führt hier im Zusammenhang mit § 6 Abs. 6 der VerkehrsVO. für Kraftfahrzeuge des näheren aus: „Das Gesetz (KFG.) und die VO. unterscheiden mit klar erkennbarer Absichtlichkeit zwischen dem Eigentümer und dem Halter des Kraftfahrzeugs. Nirgends ist angedeutet, daß diese Begriffe nicht im Sinne des bürgerlichen Rechts zu verstehen seien. Da die Vorschriften erst nach der Erlassung des BGB. entstanden sind, müssen dem Gesetzgeber die Begriffe des BGB. mit seinen das bürgerliche und auch das neuere öffentliche Recht beherrschenden Grundsätzen vorgeschwebt haben, um so mehr, als im KFG. auch die Frage der Haftpflicht, also ein bürgerlich rechtliches Verhältnis, geregelt und dabei auf die Bestimmungen des BGB. wiederholt Bezug genommen ist (vgl. §§ 9, 13, 14, 16 KFG.). Wo die Vorschriften Rechte und Pflichten für den begründen wollen, der nur die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug hat und dieses in seinem Interesse gebraucht, sprechen sie stets vom Halter des Fahrzeugs. Das Gesetz knüpft im bewußten Gegensatz zu anderen, ausländischen Gesetzen (vgl. z. B. das österreichische Automobilhaftpflichtgesetz vom 9. August 1908) bei der Regelung der Haftpflicht und wichtiger strafrechtlicher Tatbestände nicht an die Person des Eigentümers, sondern des Halters an. Halter ist, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Das Halterverhältnis ist, wie nach dem als Vorbild verwendeten § 833 BGB. das Tierhalterverhältnis, ein wirtschaftliches und tatsächliches, kein rechtliches."

Beschränkter Halter sein, wenn sie das Fahrzeug auf eigene Rechnung in Betrieb haben.

b) Erforderlich ist ferner, daß der Besitzer die Kosten des Fahrzeugbetriebes, d. s. die Kosten der Unterbringung, Instandhaltung, Bedienung und Betriebsmittel, trägt. Halter ist demnach nicht, wer gegen einen festen Preis ein Fahrzeug mietet, auch wenn sich diese Miete auf längere Zeit, sogar auf Jahre hinaus erstreckt, wenn er damit nicht auch zugleich die Sorge für die Aufbringung der erforderlichen Betriebsmittel übernommen hat (vgl. Recht 1920, 483).

Die Dauer der Haltereigenschaft ist belanglos für die Beurteilung der Frage, ob der Begriff „Halter" gegeben ist oder nicht. Ein Händler z. B. ist also auch dann Halter des Fahrzeugs, wenn er schon bei dessen Anschaffung sich mit dem Gedanken trägt, es baldmöglichst wieder zu verkaufen. Halter kann nicht nur eine natürliche, sondern auch eine juristische Person (Staat, Gemeinde, Aktiengesellschaft) sein; praktisch bedeutungsvoll ist dies gerade in letzter Zeit durch die von verschiedenen Gemeinden und Gemeindeverbänden eingerichteten Kraftomnibuslinien geworden, ferner im Luftverkehr durch die meist auf aktiengesellschaftlicher Grundlage basierenden Flugunternehmungen.

Möglich ist natürlich auch eine Mehrheit von Haltern nebeneinander (Zusammenschluß mehrerer Personen zum Betrieb eines Transportunternehmens, einer Kraftfahrschule usw.). Deren Haftung richtet sich im allgemeinen nach den §§ 840 Abs. 1, 421 ff. BGB.

2. Haftpflicht des unbefugten Benutzers.

a) Alleinige Haftpflicht des unbefugten Benutzers.

§ 7 Abs. 3 KFG. und § 19 Abs. 2 LVG. sind in ihrem Wortlaut einander völlig gleich, auch die Auslegung dieser gesetzlichen Bestimmungen ist dieselbe. Sinn der Vorschriften ist eine Haftungsverschiebung zuungunsten desjenigen, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt. Sie ist entweder eine absolute, wenn die Benützung ohne jegliches Verschulden des Halters stattgefunden hat, oder eine relative, wenn diese durch ein Verschulden des Halters ermöglicht wurde. Im letzteren Falle haften Halter und unbefugter Benutzer gemäß § 840 Abs. 1 BGB. nebeneinander als Gesamtschuldner und zwar sind sie im Verhältnis zueinander nach § 426 BGB. zu gleichen Anteilen verpflichtet. Grundlage auch dieser Bestimmung ist zunächst der „Betrieb" eines Fahrzeugs nach § 7 Abs 3 KFG. und § 19 Abs. 2 LVG., es muß sich also in erster Linie um eine solche Benützungsart eines unbefugten Dritten handeln, die unter gewöhnlichen Umständen eine Haftung gemäß Abs. 1 der beiden Gesetzesstellen nach sich ziehen würde. Dabei

kommt es seit dem Jahre 1923 nicht mehr darauf an, ob ursprüngliche oder neue Inbetriebsetzung vorliegt, sondern ausschließlich auf die Tatsache des Benutzens[4]); es ist also jetzt belanglos, ob die Inbetriebsetzung befugt oder schon von vorneherein unbefugt gewesen ist (vgl. RG. vom 2. Januar 1928, JW. 402).

Die Benützung mußte ohne Wissen und Willen des Halters erfolgen, also gegen sein Wissen und seinen Willen; der dieser Benutzung entgegenstehende Wille des Halters muß ausdrücklich oder wenigstens mutmaßlich und erkennbar sein, sonst (bei Vermutung stillschweigender Ermächtigung durch den Halter) bliebe dieser gemäß Abs. 1 der beiden Paragraphen auch verantwortlich für den auf der Fahrtausdehnung entstandenen Schaden (vgl. Lechner § 7 KFG. Anm. 17; Müller Anm. A III zu Abs. 3 des § 7 KFG.; Müller-Bredow Abs. 2 A 2 zu § 19 LVG.). Ob zeitliche oder örtliche Abweichungen von einer an sich durch den Halter gebilligten Fahrt die Anwendung des Abs. 3 von § 7 KFG. bzw. Abs. 2 von § 19 LVG. rechtfertigen, hängt vom einzelnen Fall ab; sind diese Abweichungen sehr erheblicher Natur, so kann die Haftungsverschiebung sehr wohl in Frage kommen. Für den Begriff der Benutzung ohne Wissen und Willen des Halters kommt es auf den Zeitpunkt des Unfalls, nicht der Inbetriebnahme an.

Benutzer kann außer dem Halter jeder Dritte sein, insbesondere auch ein Besitzdiener (Chauffeur); vgl. RG. 77, 348. Daß nicht nur unmittelbare, sondern auch mittelbare Benutzung denkbar ist, ist anerkannten Rechtens, der Dritte kann dabei selbstverständlich zur Führung des Fahrzeugs einen Chauffeur oder Piloten verwenden. — Endlich ist gleichgültig, zu welchem Zweck die Benutzung erfolgte.

Der unbefugte Benutzer ist „an Stelle des Halters" ersatzpflichtig, d. h. seine Haftung entspricht der des Halters, andererseits stehen ihm aber dieselben Einreden zu. Ein Unterschied zwischen KFG. und LVG. besteht nun darin, daß der Halter und somit auch der unbefugte Benutzer eines Kraftfahrzeuges gemäß § 7 Abs. 2 KFG. dann nicht haftet, wenn ein unabwendbares Ereignis oder Selbstverschulden des Verletzten vorliegt, während gemäß § 20 LVG. ein Haftungsausschluß bzw. eine Haftungsminderung nur bei schuldhafter Mitwirkung des Verletzten in Frage kommt.

---

[4]) Das Gesetz lautete bis zum 21. Juli 1923: „Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet." Diese Fassung wurde durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) in dem oben erwähnten Sinn geändert.

b) Gesamtschuldnerische Haftpflicht des unbefugten Halters und Benutzers.

Wie bereits erwähnt, haften Halter und unbefugter Benutzer gesamtschuldnerisch dann, wenn die Möglichkeit der Benutzung auf ein Verschulden des Halters zurückzuführen ist. Vorausgeschickt sei, daß diese Regelung der Haftung des Halters nicht etwa eine Verschuldenshaftung mit den Rechtsfolgen der §§ 823 ff. BGB. ist. Die Haftung bleibt vielmehr entweder die nach dem KFG. oder LVG. mit den für diese Gesetze besonders geschaffenen Entlastungsmöglichkeiten und ihren Höchstsummen. Das ergibt sich ja schon aus dem Wortlaut des Gesetzes, der ausdrücklich besagt, daß der Halter ersatzpflichtig „bleibt", der also sinngemäß an den Abs. 1 der §§ 7 KFG. und 19 LVG. anschließt. Die schuldhafte Ermöglichung des Betriebes ist vielmehr eine vom Gesetzgeber besonders betonte Betriebsart, bei der an eine andere besondere Voraussetzung (schuldhafte Ermöglichung) die allgemeinen Haftungsrechtsfolgen des KFG. bzw. LVG. geknüpft sind.

Wollte man die Auffassung vertreten, daß durch diese Gesetzesbestimmung eine Verschuldenshaftung nach BGB. geschaffen worden ist, so würde das — abgesehen davon, daß sie schon dem Wortlaut nicht entspricht — auch in der Praxis zu ganz unlogischen Ergebnissen führen, insofern als bei einem gewöhnlichen Unfall der Halter nur beschränkt auf die Höchstsätze des § 12 KFG. bzw. § 23 LVG. haften würde, während er bei einem Unfall, der durch eine von ihm schuldhaft ermöglichte Benutzung des Fahrzeugs von einem Dritten hervorgerufen worden ist, unbeschränkt nach BGB. haften würde (vgl. hierzu auch Bezold in Verk.Rundsch. 1926, 178).

Voraussetzung für die Mithaftung des Halters ist also ein Verschulden. Verschulden ist z. B. darin zu erblicken, daß das Fahrzeug ungenügend bewacht oder verwahrt ist, daß die Auswahl des Chauffeurs, wenn er als unbefugter Benutzer in Frage kommt, oder dessen Beaufsichtigung nicht mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt erfolgte. Im internen Verhältnis zwischen Halter und unbefugten Benutzer kann dagegen bei bestimmten Voraussetzungen ein Regreßanspruch des ersteren gegen den letzteren gegeben sein und zwar dann, wenn zwischen diesen beiden ein Vertragsverhältnis (Dienstvertrag usw.) besteht, bei dessen Verletzung der Halter eine völlige Schadloshaltung seitens des Benutzers beanspruchen kann. Liegt kein Vertragsverhältnis vor und hat sich der Geschädigte gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 KFG. bzw. § 19 Abs. 2 Satz 2 LVG. im Zusammenhalt mit § 426 BGB. vom Halter entweder den ganzen oder einen diesen treffenden Teil des Schadens ersetzen lassen, so kann dieser den vollen Ersatz seiner gemachten Leistungen vom unbefugten Benutzer nur auf dem Wege der §§ 858 ff. BGB. mit 823 Abs. 1 und 2

BGB. erreichen (RG. 91, 60). Wollte er nur den Tatbestand einer unerlaubten Handlung nach § 823 BGB. seiner Regreßforderung zugrunde legen, so würde er damit keinen Erfolg haben; denn die geltend gemachte Vermögensbeschädigung (und um eine solche könnte es sich ja nur handeln) ist keine unerlaubte Handlung im Sinne dieser Paragraphen.

§ 7 Abs. 3 Satz 2 KFG. und § 19 Abs. 2 Satz 2 LVG. regeln die Beziehungen zwischen Halter und Geschädigten im Falle unbefugter Benutzung erschöpfend, eine entsprechende Anwendung des § 831 BGB. kann daher nicht in Frage kommen. Praktisch käme ja nur der Fall in Betracht, daß der Führer eines Fahrzeugs sorglos in dessen Bewachung gewesen ist, daß ein Dritter es unbefugt benutzt und dabei ein Unfall entsteht; ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Handlungsweise des Führers und dem Unfall, d. h. dem Schaden dürfte dabei meist nicht gegeben sein, es fehlt also schon an einer Grundvoraussetzung des § 831 BGB. selbst.

3. Haftpflicht des Führers.

Das KFG. enthält noch eine weitere Haftungsbestimmung und zwar regelt der § 18 dieses Gesetzes die Haftung des Führers eines Kraftfahrzeuges. Eine dieser Vorschrift entsprechende Bestimmung ist im LVG. nicht enthalten, schon aus dem Grunde, weil es nicht angebracht erschien, demjenigen, der ja an sich „mit seinem Leben für die Fahrt einsteht, auch noch die wirtschaftliche Verantwortung für Schäden aufzubürden“ (Weck, Deutsches Luftrecht S. 273, Berlin 1913) und dadurch von der Ausübung des Berufes abzuschrecken. Deshalb kann von einer Mitverantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers abgesehen werden, weil er sein Leben nicht durch leichtsinnige Berufsausübung aufs Spiel setzen wird. Abgesehen davon würde ihm — im Falle einer dem § 18 KFG. angepaßten gesetzlichen Regelung im LVG. — der dort vorgesehene Entlastungsbeweis wegen Zeugen- bzw. Sachverständigenmangels in den wenigsten Fällen gelingen, eine Exkulpation wäre also schon von vorneherein illusorisch. Belangt kann der Führer eines Luftfahrzeugs werden aus dem § 19 Abs. 2 LVG., wenn er ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters das Fahrzeug benutzt, ferner finden gemäß § 28 LVG. die einschlägigen reichsgesetzlichen Bestimmungen Anwendung, wenn für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden u. a. auch dessen Führer haften. Diese Bestimmung setzt aber im Gegensatz zu § 19 LVG. ein Verschulden voraus, die Gefährdungshaftung des § 19 LVG. trifft den Führer nicht.

Die Haftpflicht des Führers nach § 18 Abs. 1 KFG. basiert auf den gleichen Voraussetzungen wie die des Halters nach § 7 Abs. 1 KFG. Führer ist hier derjenige, der zur Zeit des Unfalls

das Kraftfahrzeug führte, gleichgültig ob er dies sonst tat oder nicht, ob er im Besitz eines ordnungsgemäßen Führerscheins war oder nicht. Voraussetzung dieser Haftung ist die gleiche wie im § 7 Abs. 1 KFG., es muß beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges jemanden ein gesundheitlicher bzw. materieller Schaden zugestoßen sein.

Da § 18 KFG. nur auf § 7 Abs. 1 KFG. verweist, so dürften die von Oberländer-Bezold auf S. 231 gemachten Ausführungen, daß, wenn der Führer ohne Wissen und Willen des Halters das Fahrzeug benutzt, § 18 auf ihn Anwendung findet, nicht zutreffend sein; denn wenn der Führer unbefugter Benutzer im Sinne des § 7 Abs. 3 KFG. ist, dann haftet er auch als solcher, die Entlastungsmöglichkeit des § 18 Abs. 1 Satz 2 KFG. ist ihm nicht gegeben, seine Haftpflicht ist dann die strengere eines Halters.

An sich haftet auch der Führer gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 mit §§ 8—15 KFG. wie ein Halter, allerdings mit der großen Erleichterung, daß bei Nachweis eines Nichtverschuldens die Schadensersatzpflicht ausgeschlossen ist. Es gilt hier also nicht der Grundsatz der Gefährdungs-, sondern der der Schuldhaftung, die ihrerseits durch die Aufstellung einer vom Führer zu widerlegenden Schuldvermutung verschärft ist.

Diese Haftung des Führers ist im vorneherein eine gesamtschuldnerische[5]) (§ 840 BGB.) zusammen mit dem Halter, wobei im Innenverhältnis § 426 BGB. grundsätzlich anzuwenden ist, d. h. daß an sich beide zu gleichen Teilen den Schaden zu tragen haben. Ist aber der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht, so kommt auch hier § 254 BGB. in Anwendung, der Schaden ist also auf die beiden Haftenden so zu verteilen, wie sich die von jedem zu vertretenden Gefährdungsumstände zueinander verhalten (JW. 1913, 919; 1914, 922). Bedeutung für die Ersatzquotienten im Innenverhältnis hat ferner ein etwa zwischen Halter und Führer bestehendes Vertragsverhältnis, das meist ein Dienstvertrag sein wird. Fälle, in denen sich hier die Ersatzpflicht zuungunsten des Führers verschieben kann, liegen vor, wenn das Fahrzeug entgegen den Bedingungen des abgeschlossenen Dienstvertrags vom Führer nicht pfleglich behandelt worden ist, wenn er die Fahrten nicht den Weisungen des Halters entsprechend so vorsichtig ausgeführt hat, wenn kein Insasse dabei verletzt wird; Vorkommnisse, die zuungunsten des Halters auszulegen sind: Nichterfül-

[5]) Daß eine ausschließliche Haftung des Führers nach § 18 KFG. nicht in Frage kommt, geht schon aus dem klaren Wortlaut des Gesetzes hervor, es heißt ausdrücklich, daß „auch" der Führer ersatzpflichtig ist. Die Haftung des Führers stellt sich also neben die des Halters, die in § 7 KFG. geregelt ist. Der Verletzte kann also von vorneherein beide in Anspruch nehmen.

lung der nach § 618 BGB. vorgeschriebenen Pflichten des Arbeitgebers (Instandhalten der Gerätschaften, eine Pflicht, die dadurch von seiten des Halters verletzt werden kann, daß er trotz mehrfacher Mahnungen des Führers in Erscheinung getretene Mängel des Fahrzeugs nicht reparieren ließ).

Eine wichtige Bestimmung des KFG. — sinnentsprechend dem § 28 LVG. und dem § 12 HPG. — ist der § 16. Eine eingehendere Würdigung dieser nach anderen reichsgesetzlichen Vorschriften geregelten Haftung ist dem zweiten Teil dieser Abhandlung vorbehalten, weshalb auch bezüglich der Zusammenhänge von § 18 Abs. 2 KFG. mit § 16 KFG. darauf verwiesen werden darf.

B. Person des Haftpflichtigen im HPG.

Haftpflichtig ist gemäß § 1 HPG. der Betriebsunternehmer, also jeder Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes, gleichgültig ob er eine natürliche oder juristische Person und bei letzterer Art eine solche des privaten oder öffentlichen Rechtes ist.

Betriebsunternehmer ist, wer eine Eisenbahn für eigene Rechnung benutzt und über den Betrieb die Verfügung hat (Seligsohn § 1 HPG. Anm. 15; Oberländer-Bezold S. 117 Anm. c); nicht notwendig muß der Betriebsunternehmer auch Eigentümer der Anlage sein; hier sind also ebenfalls rein wirtschaftliche und tatsächliche Merkmale ausschlaggebend. Erste Voraussetzung ist hier: Betreiben auf eigene Rechnung; auf eigene Rechnung betreibt ein Eisenbahnunternehmen der, der dessen Einnahmen und Ausgaben hat (z. B. Pächter, nicht aber Verpächter). Zweite Voraussetzung ist die Verfügung über den Betrieb, also Leitung des gesamten technischen Betriebs, hauptsächlich des Zugverkehrs. Nicht Betriebsunternehmer ist der, dem eine solche Anlage zur zeitweisen Ausführung einzelner Transporte — wenn auch auf eigene Rechnung — überlassen wird (Schlaf- und Speisewagengesellschaften, Mitropa, Bierwagen usw.); denn es werden nicht Eisenbahnanlagen zur Verfügung gestellt, sondern es wird nur die Möglichkeit gegeben, Spezialwaggons in einen Zug einzureihen[6] [7]).

Die Haftpflicht des Betriebsunternehmers kann man als Legalobligation bezeichnen, sie beruht auf dem Gefährdungs-

[6]) Eine zwar nicht speziell für das HPG. zugeschnittene Entscheidung des Reichsgerichts, aber doch für die Entscheidung der Frage, ob Schlafwagengesellschaften Eisenbahnunternehmer sind, ist in EisenbE. 18, 329 veröffentlicht. Hier wird ausgeführt: „Nicht zufolge eigenen Rechts auf Grund gesetzlicher Bestimmung erfolgt die Einstellung der Schlafwagen, sondern nach Maßgabe eines erst von der Eisenbahnverwaltung mit der Schlafwagengesellschaft geschlossenen und dadurch von jener genehmigten Kontrakts, in welchem die Einstellung der Wagen nur gestattet wird, der aber die technische Seite des Betriebs überhaupt nicht berührt."

[7]) Eine Haftung solcher Gesellschaften nach Maßgabe der §§ 701 ff. BGB. kommt nicht in Betracht (vgl. RG.Komm. Anm. 1 zu § 701 BGB.).

prinzip, wonach derjenige, der Halter einer gefahrbringenden Sache ist, unbedingt und ohne Rücksicht auf ein Verschulden für die Folgen aufzukommen hat, die irgendwelchen Dritten durch die der Sache eigentümlichen Gefahren entstehen.

Eine Sonderregelung, wie sie die §§ 7 Abs. 3, 18 KFG. und 19 Abs. 2 LVG. enthalten, sieht das HPG. nicht vor, es kommt also im Rahmen dieses Gesetzes nur eine Betriebsunternehmerhaftung in Frage; unbefugte Benutzer, Führer von Eisenbahnen usw. haften gemäß § 9 HPG. nach den allgemeinen reichsgesetzlichen Bestimmungen.

C. Abhandlungsergebnis zu II.

KFG., LVG. und HPG. sind Sondergesetze, die in diesen Gesetzen geregelten Haftungsvorschriften der Ersatzpflichtigen sind Sonderbestimmungen (lex specialis). Ersatzpflichtig sind in erster Linie Halter bzw. Betriebsunternehmer. Die Definition dieser Begriffe ist inhaltlich die gleiche, wenn sie wörtlich auch nur im KFG. und LVG. übereinstimmen. Für jeden dieser drei Begriffe sind keine rechtlichen, sondern nur tatsächliche und wirtschaftliche Merkmale ausschlaggebend, wenn diese sich im einzelnen Fall auch sehr oft vereinigen. Maßgebend ist für die Annahme, ob jemand Halter bzw. Betriebsunternehmer ist, nur der Umstand, daß er das Fahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und die für diesen Betrieb erforderliche Verfügungsmacht hat.

Das KFG. hat die Haftungsfrage bezüglich der Ersatzpflichtigen am umfassendsten als Spezialhaftung geregelt, nach ihm haftet:

1. der Halter (§ 7 Abs. 1);
2. unter bestimmten Voraussetzungen der unbefugte Benutzer und zwar entweder allein oder gesamtschuldnerisch mit dem Halter (§ 7 Abs. 3 Satz 1 und 2);
3. unter bestimmten Voraussetzungen der Führer und zwar von vorneherein gesamtschuldnerisch mit dem Halter (§ 18).

Daneben ist natürlich auch noch die Haftung einer anderen Person denkbar, ein Ersatzanspruch gegen sie muß auf die allgemein bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen gestützt werden, deren Anwendungsmöglichkeit § 16 KFG. ausdrücklich anerkennt.

Das LVG. ist enger in seiner speziellen Bestimmung der Ersatzpflichtigen, wenn auch auf dem Umweg über § 28 andere als die in diesem Gesetz Benannten zum Ersatz herangezogen werden können. Ausdrücklich geregelt ist im LVG.:

1. die Haftung des Halters (§ 19 Abs. 1);
2. die Haftung des unbefugten Benutzers und zwar entweder dessen alleinige oder gesamtschuldnerische Haftung zusammen mit dem Halter (§ 19 Abs. 2).

Das HPG. beschränkt sich auf den Betriebsunternehmer und legt diesem allein die Ersatzpflicht für in dessen Betrieb eingetretene Unfälle auf (§ 1).

III. Die Ersatzberechtigten.

In allen drei Gesetzen ist ersatzberechtigt der Verletzte, verschieden ist nur der Personenkreis und der Umfang des Ersatzanspruches.

A. Personenschaden.

1. Unmittelbar Geschädigte.

In erster Linie kommen hier in Frage Tötung, Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung, für die die §§ 7 Abs. 1 KFG., 19 Abs. 1 LVG., 1 HPG. Ersatzansprüche gewähren. Unmittelbar verletzt ist, wer an seinem körperlichen oder seelischen Wohlbefinden geschädigt ist. Der Ersatzanspruch des Verletzten beruht ausschließlich auf diesen drei Gesetzen, auch wenn zwischen ihm und dem Ersatzpflichtigen Beziehungen bestanden haben, deren Verletzung eventuell eine Haftung nach anderen Rechtsgrundlagen schaffen würde.

2. Mittelbar Geschädigte.

Wörtlich gleichlautend sind die §§ 10 KFG., 3 HPG. und mit einer einzigen Ausnahme (Ersatz wegen erschwerten Fortkommens) sinngemäß gleichen Inhalts § 21 LVG. Der Grundgedanke ist in allen diesen gesetzlichen Bestimmungen der gleiche: dem mittelbar Geschädigten einen über die allgemein gesetzlichen Schutzvorschriften hinausgehenden und für diese Fälle genauer präzisierten Ersatzanspruch zu schaffen. Ersatzberechtigt ist hier zwar in erster Linie der Verletzte, dann aber auch derjenige, der die Kosten einer versuchten Heilung getragen hat, dem ein Vermögensnachteil dadurch erwachsen war, daß während der Krankheit des Getöteten eine Minderung oder Aufhebung dessen Erwerbsfähigkeit eingetreten war. Ferner sind dem zur Tragung der Beerdigungskosten Verpflichteten diese vom Haftpflichtigen zu ersetzen. Ersatzberechtigt ist außerdem noch der dritte Unterhaltsberechtigte (hiezu die Ausführungen unter IV B 1).

Die Ersatzansprüche sonstiger mittelbar geschädigter Personen können nicht auf die Spezialgesetze gestützt werden, sie sind nach den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen (z. B. § 845 BGB.) geltend zu machen.

B. Sachschaden.

Das HPG. schützt im Gegensatz zum KFG. und LVG. nicht die Sachen. Handelt es sich um Verlust oder Beschädigung von zur Beförderung übergebenen Sachen und Reisegepäck, so kommen die §§ 456, 465 Abs. 1 und 2 HGB. zur Anwendung, bei Verlust oder Beschädigung von nicht zur Beförderung aufgegebenem Reisegepäck trifft § 465 Abs. 3 HGB. zu. Für Beschädigung anderer Sachen gelten die auf Grund Art. 105 EG. BGB. zulässigen landesrechtlichen Vorschriften (für Bayern

Art. 58 AG.BGB.) sowie die §§ 823 ff. BGB. (vgl. hierzu I C 2 a. E.).

Das KFG. und LVG. regelt auch die Sachbeschädigung. Die beiden Gesetze selbst legen nicht fest, wer hier als Verletzter anzusehen ist, zur Entscheidung dieser Frage ist deshalb auf das im BGB. geregelte allgemeine bürgerliche Recht zurückzugreifen. Verletzter bei Sachbeschädigungen ist nach § 823 Abs. 1 BGB. der, dem an der Sache das Eigentum oder ein sonstiges Recht zusteht; auch der Besitz, der an sich kein Recht ist, wird vom Gesetz gleich einem ausschließlichen Recht gegen jedermann geschützt (vgl. §§ 858 ff. BGB.)[8]). Nicht in Betracht kommen hier obligatorische Rechte, die nur von den Personen, die innerhalb des Vertragskreises stehen, verletzt werden können. Verletzter ist bei Sachbeschädigung also der Eigentümer, der dinglich Berechtigte und der Besitzer, bei einer Mehrheit von Berechtigten besteht demnach auch eine Mehrheit von Verletzten mit der Unterscheidung, daß der auf Grund Eigentums Berechtigte einen besseren Ersatzanspruch hat als der bloße Besitzer. Schadloshaltung des Eigentümers umfaßt in der Regel auch etwaige Ansprüche des Besitzers, wenn auch andererseits gemäß § 851 BGB. bei Zerstörung oder Beschädigung einer beweglichen Sache der gutgläubig geleistete Ersatz an den Besitzer dem Verpflichteten keinen besonderen Schadensersatz mehr gegenüber dem Eigentümer auferlegt.

Exkurs über § 8 KFG.

Das KFG. trifft in seinem § 8 eine Regelung, wie sie den beiden anderen Gesetzen absolut fremd ist. Nach dieser Bestimmung ist der Verletzte nicht schadensersatzberechtigt:

1. wenn er bzw. seine Sache zur Zeit des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurde oder er selbst beim Betrieb des Fahrzeugs tätig war;

2. wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann.

Aus der Begründung zu den Entwürfen ist zu entnehmen, daß der Zweck dieser gesetzlichen Bestimmung der war, zwar die Oeffentlichkeit gegen die ihr aufgedrungenen Gefahren zu schützen, aber den Fahrzeuginsassen, die ja freiwillig die Betriebsgefahren auf sich genommen haben, diesen Schutz nicht

[8]) RGR.Komm. § 823 Anm. 9 führt aus: „Da das ‚sonstige Recht' im Anschluß an das Eigentum genannt wird, ist es begrifflich als ein Recht aufzufassen, das mit dem Eigentum den rechtlichen Charakter, mit dem Eigentum und den vorher aufgeführten Rechtsgütern das gemeinsam hat, daß es von jedermann beachtet werden muß. Es sind dies die von der Rechtsordnung besonders ausgestatteten und umschriebenen ausschließlichen Rechte, die alle Personen binden und deshalb auch von allen verletzt werden können."

angedeihen zu lassen. Das HPG., das an sich Vorbild bei der Schaffung des KFG. gewesen, hätte eine solche Bestimmung schon deshalb nicht treffen können, da die Eisenbahn und die ihr ähnlichen Betriebe ein unentbehrliches Beförderungsmittel sind, ein Charakteristikum, das dem Kraftfahrzeug fehlt.

Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Erwägungen zur Zeit des Erlasses des KFG. begründet waren; daß sie in der heutigen Zeit nicht mehr zutreffend sind, steht bei der großen Verbreitung des Kraftfahrzeuges wohl außer Frage, und es wird Aufgabe einer neuen Gesetzgebung sein, dies aus den Kinderjahren des Kraftfahrzeugs stammende Fossil baldmöglichst zu beseitigen.

§ 8 KFG. schließt also eine Anwendung des § 7 KFG. unter den vorgenannten Umständen aus, d. h. der Haftpflichtige nach § 7 haftet bei solchen Fällen nicht nach den Grundsätzen des Gefährdungsprinzips. Zu weit geht in der Schlußfolgerung hier m. E. Müller, wenn er in Anmerkung A I a zu § 8 KFG. ausführt, „daß nicht bloß § 7 KFG. nicht gilt, sondern der ganze 2. Abschnitt des Gesetzes selbst, der mit seinen übrigen Bestimmungen die des § 7 KFG. voraussetzt". Wollte man das annehmen, so würde man sich der natürlichen Brücke des § 16 KFG. berauben, der einen ausdrücklichen, nicht bloß stillschweigenden Hinweis auf die allgemeinen reichsgesetzlichen Vorschriften enthält, deren Anwendungsmöglichkeit im Falle des § 8 KFG. wohl zutrifft und die Müller auch in seinen weiteren Ausführungen unter A I b als gegeben erachtet. Haftungbegründend kann hier also eine Vertragsverletzung (Werk-, Dienst-, Mietvertrag) oder eine unerlaubte Handlung sein.

Genauere Ausführungen über die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des § 8 KFG. fallen aus dem Rahmen der vorliegenden Abhandlung heraus. Festzustellen war nur, daß eine derartige Vorschrift eine Einzelerscheinung im KFG. ist, die den anderen Gesetzen fremd ist. Hervorzuheben wäre in diesem Zusammenhange höchstens noch der § 5 HPG., der im Gegensatz zum LVG. und zum KFG. ausdrücklich festlegt, daß die Haftung des Betriebsunternehmers zu dessen Vorteil nicht im voraus durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden kann.

C. Abhandlungsergebnis zu III.

Bei Personenschäden ist die Regelung der drei Gesetze, abgesehen von den Höchstsummen, die gleiche mit Ausnahme des Umfangs der Haftpflicht, die beim LVG. durch Aufnahme einer Bestimmung über den Ersatz wegen erschwerten Fortkommens erweitert ist. Sachschadensersatz regeln im Rahmen ihrer gesetzlichen Bestimmungen nur das KFG. und LVG., während das HPG. eine derartige Regelung nicht vorsieht.

Eine dem § 8 KFG. entsprechende gesetzliche Bestimmung ist den beiden anderen Gesetzen fremd.

IV. Der Schadensersatz.

Gemäß §§ 7 Abs. 1 und 3, 18 Abs. 1 KFG., 19 Abs. 1 und 2 LVG., 1 HPG. hat der Ersatzpflichtige dem Berechtigten den durch den Unfall entstandenen Schaden zu ersetzen.

A. Voraussetzungen des Schadensersatzanspruchs.

Sämtliche drei Gesetze knüpfen den Schadensersatzanspruch an ganz bestimmte Voraussetzungen: es muß aus einem Unfall, der als Ursache anzusehen ist, ein Schaden entstanden sein. Bezüglich der einzelnen Begriffsbestimmungen wird auf die unter I A 3, B 3, C 3 gemachten Ausführungen verwiesen. Ergänzend sei hier nur noch bemerkt, daß die einschlägigen Gesetze unter „Schaden" nur Vermögensschaden, d. h. Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Verletzten verstehen (vgl. RG., JW. 1910, 934; Müller Anm. B II zu § 7 KFG.; Oberländer-Bezold S. 236; Lechner Anm. 8 zu § 7 KFG.; Müller-Bredow Anm. B II zu § 19 LVG.; Busse Anm. 7 zu § 19 LVG.; Seligsohn Anm. 134 zu § 1 HPG.).

Einen Ersatz anderen Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, wie ihn z. B. § 847 BGB. vorsieht (immaterieller Schaden), kennen diese Gesetze nicht, ebensowenig kann Schmerzensgeld verlangt werden. Berechtigt sind Ansprüche dieser Art höchstens dann, wenn neben den im KFG., LVG., HPG. geregelten Ansprüchen ein Ersatz aus unerlaubter Handlung nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 823 ff. BGB. geltend gemacht wird.

Ein Schaden ist dem Verletzten soweit nicht entstanden, als ihm durch den Unfall auch Vermögensvorteile erwachsen sind, die die Nachteile ganz oder bis zu einer bestimmten Höhe aufheben. Selbstverständlich muß bei der Vorteilsausgleichung dieselbe grundlegende Voraussetzung des adäquaten Zusammenhangs gegeben sein, Vorteil und Nachteil müssen dem Unfall als gleicher Ursache entsprungen sein. Sehr häufig wird diese Frage der Vorteilsausgleichung akut bei dem Stand der heutigen Sozialversicherung (Kranken-, Unfall-, Invalidenversicherung), bei Pensionsansprüchen verletzter Beamter an Staat oder Gemeinde usw.

B. Inhalt des Schadensersatzanspruches.

KFG., LVG. und HPG. bestimmen den Umfang des Schadensersatzes nur bei Tötung, Körper- und Gesundheitsverletzung (§§ 10, 11 KFG., 21, 22 LVG., 3, 3a HPG.), den Ersatzanspruch bei Sachbeschädigung regelt das HPG. überhaupt nicht, das KFG. und LVG. nur in den §§ 12 Abs. 1 Ziff. 3 KFG. und 23 Abs. 1 Ziffer 3 LVG. — im übrigen sind die Vorschriften des BGB. entsprechend anzuwenden.

1. Schadensersatz im Falle der Tötung.

§ 10 KFG. und § 3 HPG. haben gleichen Wortlaut und entsprechen sinngemäß dem § 844 Abs. 1 und 2 BGB. Auch § 21

LVG. lehnt sich im Wortlaut an die ersten beiden Gesetze an, diese Bestimmung gibt aber entsprechend dem § 842 BGB. dem Verletzten noch einen Ersatzanspruch wegen Erschwerung des Fortkommens (das gleiche gilt für §§ 11 KFG., 3a HPG., 22 LVG.).

Die drei Sondergesetze teilen die hier einschlägigen Paragraphen, die den Umfang des infolge eines Unfalls zu leistenden Ersatzes erschöpfend regeln, einheitlich ein in:

a) Ansprüche der Erben eines bei oder infolge eines Unfalls Getöteten,

b) Ansprüche dritter Ersatzberechtigter.

Zu a. Zu ersetzen sind dem Erben in erster Linie die Kosten einer versuchten Heilung[9]), das sind alle notwendigen und zweckentsprechenden Aufwendungen, die zur Wiederherstellung der Gesundheit des Verletzten vom Zeitpunkt des Unfalls an bis zu seinem Tode gemacht worden sind. Zweckentsprechend sind auch Heilversuche, die, obwohl der tödliche Ausgang feststand, zu Schmerzlinderungszwecken gemacht worden sind. Zu ersetzen ist ferner der Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren — oder daß (eine nur im LVG. vorgesehene Regelung) sein Fortkommen erschwert war. Diese Ansprüche entstehen im Gegensatz zu den unter b zu behandelnden in der Person des Verletzten und gehen erst mit seinem Tod auf dessen Erben über. Minderung bzw. Aufhebung der Erwerbsfähigkeit liegt vor, wenn dem Verletzten ein erlaubter Erwerb von Geld und Geldeswert nicht mehr oder nicht mehr im alten Umfang möglich ist; der Begriff der Erwerbsfähigkeit ist nicht identisch mit Arbeitsfähigkeit und Erwerbstätigkeit. Unter Vermehrung der Bedürfnisse (z. B. künstliche Gliedmaßen, jährlicher Kurgebrauch usw.) versteht man den zur Beseitigung oder Verminderung der Unfallsfolgen länger dauernden Mehraufwand; bis zu einem gewissen Grad kann man das unter Heilungskosten rechnen, wenn man unter dem letzteren Begriff auch nur Maßnahmen von kürzerer Dauer versteht. Die Kosten für vermehrte Bedürfnisse können natürlich neben den Heilungskosten und dem Erwerbsausfall als erstattungspflichtig in Frage kommen.

In Anlehnung an § 842 BGB. schuf das LVG. noch eine Sonderreglung dahingehend, daß auch Ersatz für den durch erschwertes Fortkommen verursachten Vermögensnachteil zu leisten

[9]) Um Mißverständnisse derart, als ob es sich nur um Ersatz von Kosten einer versuchten Heilung handeln würde, auszuschließen, hat das LVG. in § 21 den Ausdruck „Kosten versuchter Heilung" gewählt. Es stellt sich durch diese genauere Ausdrucksweise nicht etwa bewußt in Gegensatz zum KFG. und HPG., die von den „Kosten einer versuchten Heilung" sprechen; denn die Rechtssprechung hat auch bei den letzteren beiden Gesetzen die Anwendung dieser Ersatzbestimmungen für Kosten wiederholter Heilungsversuche von jeher als zulässig erachtet.

ist. Erschwerung des Fortkommens ist Erschwerung der Verbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, sie liegt z. B. vor, wenn der durch Unfall Verletzte keine Aussicht mehr auf Erreichung höherer Einnahmen hat oder wenn ihm die für seinen Beruf erforderliche Vorbereitung erschwert ist. An sich ist die Geltendmachung dieses Anspruchs ja auch bei Unfällen, die durch Kraft- oder Schienenfahrzeuge hervorgerufen wurden, möglich, aber nur, wenn dieser Unfall durch eine unerlaubte Handlung des Haftenden verursacht worden ist; nicht ist dies möglich im Rahmen der diesen Gesetzen zugrunde liegenden Haftungsprinzipien (Gefährdungshaftung).

Zu b. Im allgemeinen (RG. 82, 189) hat nur der unmittelbar Verletzte einen Schadensersatzanspruch, eine Ausnahme sind die Ersatzansprüche dritter Ersatzberechtigter. Diese Ansprüche stehen dem Dritten als solchem zu, sie sind absolut selbständiger Natur und nicht davon abhängig, daß sie zuerst schon dem Verletzten zugestanden haben und etwa erst im Erbweg auf die Berechtigten übergegangen sind. Die in den Sondergesetzen geregelten Ansprüche umfassen die Beerdigungskosten[10]) und den entgangenen Unterhalt. Die Beerdigungskosten sind demjenigen zu erstatten, der zur Tragung dieser Auslagen durch die allgemeinen Gesetze (§§ 1968, 1615 Abs. 2, 1360 Abs. 3, 1580 Abs. 3, 1713 Abs. 2, 528 BGB.; § 6 Reichsgrundsätze über Voraussetzung, Art und Maß der öffentlichen Fürsorge vom 4. Dezember 1924 — RGBl. I S. 765) oder durch Vertrag oder letztwillige Auflage[11]) verpflichtet ist. Der freiwillig Leistende hat keinen Ersatzanspruch nach dieser Bestimmung.

Zu erstatten sind die wirklich entstandenen Kosten; bei der Prüfung des Umfangs der Ersatzpflicht kann auf die zu § 1968 BGB. ergangenen ausführl. Entscheidungen zurückgegriffen werden.

Ersatz für den entgangenen Unterhalt setzt voraus, daß der Getötete zur Zeit der Verletzung (ist gleichbedeutend mit dem im LVG. gebrauchten Ausdruck „zur Zeit des Unfalls") zu einem Dritten in einem Verhältnis stand, vermöge dessen er diesem

---

[10]) Auch hier drückt sich das LVG. mit dem Ausdruck „Bestattungskosten" wieder präziser aus, um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, daß ebenfalls Feuerbestattungs-, nicht nur Beerdigungskosten zu ersetzen sind.

[11]) A. M. Seligsohn Anm. 19 zu § 3 HPG., der seinen Standpunkt damit begründen will, daß dieser Bestimmung (Ersatz der Beerdigungskosten) der Gedanke zugrunde liegt, den Betroffenen vor Nachteilen zu bewahren, daß dies aber weder für eine auf Vertrag noch für eine auf letztwilliger Auflage beruhende Verpflichtung in Betracht käme. Die Begründung, daß vertraglichen Verpflichtungen dieser Art entweder eine tatsächliche oder doch erwartete Gegenleistung zugrunde liegt, genügt aber m. E. nicht zur Ablehnung des Anspruchs, da auch den durch Vertrag Verpflichteten Auslagen entstehen, die zu ersetzen sind, mögen diese auch durch frühere Zuwendungen des Getöteten an sich aufgewogen sein; so auch die überwiegende Rechtslehre und Rechtssprechung.

gegenüber kraft Gesetzes entweder unterhaltspflichtig war oder es werden konnte. Dieser Anspruch geht auf Ersatz des Schadens, der durch Wegfall des Rechts auf Unterhalt entstanden ist, er ist also Schadensersatz-, nicht Unterhaltsanspruch und kann als solcher infolgedessen auch für die Vergangenheit gefordert werden, für die Zukunft kann darauf verzichtet werden (bezüglich des Unterhaltsanspruchs § 1613 BGB., wegen des Verzichts vgl. entgegengesetzte Bestimmung des § 1614 BGB.), er erlischt nicht mit dem Tode des Verpflichteten (entgegen § 1615 BGB.), wohl aber mit dem Zeitpunkt des mutmaßlichen Todes des an sich kraft Gesetzes zum Unterhalt Verpflichteten (vgl. § 10 Abs. 2 Satz 1 a. E. KFG., § 21 Abs. 2 LVG., § 3 Abs. 2 HPG.). — Die kraft Gesetzes begründeten Unterhaltspflichten sind geregelt in den §§ 1360, 1361, 1578 ff., 1345 ff., 1351 BGB. (Ehegatten), §§ 1601 ff. (Verwandte), 1700, 1703, 1719, 1757, 1762, 1765 ff. (Kinder aus nichtiger Ehe, legitimierte und adoptierte Kinder), 1708 Abs. 1 und 2, 1709 Abs. 1, 1715 (uneheliches Kind und uneheliche Mutter), 1969 (Familienangehörige des Erblassers), 1963, 2141 (Mutter des zu erwartenden Erben und Nacherben); sie müssen zur Zeit des Unfalls bestanden haben. Belanglos ist, ob der Berechtigte Unterhalt bezogen hat oder nicht, es muß ihm nur das Recht auf Unterhalt, nicht dieser selbst entzogen sein.

Der Beginn der Ersatzpflicht fällt zeitlich mit dem Tode des Verletzten zusammen, wenn die Unterhaltspflicht schon bestand, sonst verschiebt sich der Beginn bis zu dem Zeitpunkt, in dem diese beginnen würde. Die Ersatzleistung endet in dem Moment, in dem auch die Unterhaltspflicht des an sich Verpflichteten aufgehört hätte, also z. B. mit dessen Tod § 1615 BGB., oder mit der Vollendung des 16. Lebensjahres beim unehelichen Kind gemäß § 1708 BGB. usw. — Die erste Möglichkeit wird sich aber im Einzelfall wohl nie mit Bestimmtheit feststellen lassen, die Sondergesetze sprechen infolgedessen dem mittelbar Verletzten den Ersatzanspruch für die „mutmaßliche" Lebensdauer des Getöteten zu. Diese mutmaßliche Dauer setzt das Gericht nach freiem Ermessen kalendermäßig bestimmt fest.

Inhalt und Umfang der Ersatzpflicht bestimmen sich nach den pflichtgemäßen (nicht wirklich gemachten) Leistungen des Getöteten, Vorteilsausgleichung (Anrechnung von Witwen-, Waisen-, Sterbegeldern u. ä.) ist in Betracht zu ziehen. Dem zur Zeit des Unfalls bereits Erzeugten, wenn auch noch nicht Geborenen stehen ebenfalls diese Ansprüche zu.

2. Schadensersatz im Falle der Körperverletzung und der Gesundheitsbeschädigung.

Ersatzberechtigt ist hier nur der Verletzte[12]), ihm ist Ersatz

[12]) Denkbar ist natürlich auch hier die Beeinträchtigung von Dritten (Unterhaltsberechtigte, deren Unterhalt durch die Verletzung des Verpflich-

zu leisten für die Heilungskosten, für den Vermögensnachteil, hervorgerufen durch zeitweise oder dauernde Verminderung bzw. Aufhebung seiner Erwerbsfähigkeit, für den durch Vermehrung seiner Bedürfnisse und (als Spezialvorschrift des LVG.) durch Erschwerung seines Fortkommens bedingten Vermögensnachteil. Die unter IV B 1 gemachten Ausführungen treffen auch hier zu, weshalb darauf verwiesen werden darf. Zu erläutern sind nur einzelne begriffliche Unterschiede: Kommt gemäß § 10 Abs. 1 KFG., § 21 Abs. 1 LVG., § 3 Abs. 1 HPG. bezüglich der Heilungskosten nur ein Ersatz für die in der Vergangenheit entstandenen in Frage, so umfassen die §§ 11 KFG., 22 LVG., 3a HPG. auch die in Zukunft erwachsenden mit. Des weiteren sprechen die für den Fall der Tötung geschaffenen Paragraphen sinngemäß von „Heilungsversuch", während in vorstehenden Bestimmungen von „Heilung" die Rede ist, obwohl natürlich auch hier nicht Voraussetzung für den Ersatz dieser Kosten eine vollendete Heilung ist, da möglicherweise die körperliche oder gesundheitliche Schädigung gar nicht geheilt werden kann. Verletzung ist die gesundheitsschädliche Einwirkung des Unfalls einschließlich deren Auswirkungen; Vermögensnachteil die tatsächliche, nicht etwa theoretisch unterstellte Erwerbseinbuße.

Die Dauer der Ersatzleistung ist hier im Gegensatz zu IV B 1 eine wesentlich unbestimmtere, da nicht von vorneherein eine kalendermäßig feste Zeitspanne festgelegt werden kann, sie hängt von der Besserung bzw. Wiederherstellung des Verletzten ab und endet mit dessen Tod.

3. Schadensersatz im Falle der Sachbeschädigung.

Ueber Sachschadensersatz treffen das KFG. (§§ 7 Abs. 1, 8 Ziff. 1, 12 Abs. 1 Ziff. 3) und das LVG. (§§ 19 Abs. 1, 23 Abs. 1 Ziff. 3) nur ganz allgemeine Bestimmungen, das HPG. hat ihn überhaupt nicht geregelt. Maßgebend sind also in allen drei Gesetzen in erster Linie die Vorschriften des BGB. und HGB., eingeschränkt im KFG. durch den Haftungsausschluß bei Beförderung der beschädigten Sache und hier und im LVG. durch die festgelegten Haftungsgrenzen bei Berechnung der Höchstsummen. Für Haftung des Betriebsunternehmers bei Sachbeschädigungen vgl. III B. Die Gesetze unterscheiden bei der Behandlung der Haftung für Sachschäden nicht zwischen beweglichen und unbeweglichen Sachen, zwischen fremden und eigenen Sachen (denkbar z. B., wenn der Ersatzpflichtige Mitbesitzer

teten geschmälert wird, Verlust einer Arbeitskraft in der Familie usw.). Diesen schaffen die Sondergesetze keinen Ersatzanspruch, ein solcher wäre höchstens nach anderen gesetzlichen Bestimmungen (§ 845 BGB.) möglich, wenn deren Voraussetzungen (unerlaubte Handlung) gegeben sind.

oder Miteigentümer der beschädigten Sache ist), es sind also für die Definition des Begriffes „Sache“ die §§ 90 ff. BGB. entsprechend zugrunde zu legen.

Grundsätzlich gilt § 249 BGB., es ist der Zustand, der vor der Beschädigung bestanden hatte, wieder herzustellen oder auf Verlangen des Verletzten Ersatz in Geld zu leisten. Wird von der zweiten Eventualität Gebrauch gemacht, so finden die §§ 12 Abs. 1 Ziff. 3 KFG., 23 Abs. 1 Ziff. 3 LVG. Anwendung, diese Leistung ist in ihrer Höhe beschränkt. Im ersteren Fall steht andererseits dem Verpflichteten die Möglichkeit offen, den Gläubiger in Geld zu entschädigen, wenn die von diesem verlangte Naturalrestitution nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen zu erfüllen wäre; natürlich auch hier begrenzt durch die in beiden Gesetzen vorgesehenen Höchstsummen. Aufwendungen des Verletzten (Reparaturkosten, Kosten des Tierarztes bei Verletzung eines Tieres) und eventueller Gewinnentgang (Einschränkung eines Betriebs infolge Beschädigung einer Maschine, eines Lieferwagens) sind diesem zu ersetzen; andererseits ist eventueller Gewinn oder Ersatzleistung von dritter Seite bei der Berechnung des Ersatzanspruchs zu berücksichtigen (z. B. Verkauf des Felles eines getöteten Tieres, Fälligkeit von Versicherungsprämien).

Vergleichstabellen zu IV B 1, 2, 3.

Zum Zweck besserer Uebersicht wird das unter IV bisher Ausgeführte in Tabellenform dargestellt, ergänzt durch die entsprechenden Bestimmungen des BGB. und HGB.

1. Gesetzliche Grundlagen für die Ersatzleistung.

Betriebsart	Schadensart	Gesetzliche Grundlage für Ersatzleistung
Kraftfahrzeuge	1. Personenschaden:	
	a) Beförderte Personen	BGB.
	b) Unbeteiligte Personen	KFG. (eventuell bei Verschulden BGB.)
	2. Sachschaden:	
	a) beförderte Sache	BGB., HGB.
	b) nicht beförderte Sache	KFG. (eventuell bei Verschulden BGB.)
Luftfahrzeuge	Personen-, Sachschaden, gleichgültig, ob befördert oder unbeteiligt	LVG. (eventuell bei Verschulden BGB.)
Schienenfahrzeuge	1. Personenschaden:	
	gleichgültig ob befördert oder unbeteiligt	HPG. (eventuell bei Verschulden BGB.)
	2. Sachschaden	
	a) beförderte Sache	HGB., BGB.
	b) nicht beförderte Sache	Landesrecht gemäß Art. 105 EGBGB., event. BGB.

2. Ausschließliche Geltung der Sondergesetze.

Betriebsart	in den Sondergesetzen vorgesehene Regelung
Kraftfahrzeuge	Personen- und Sachschaden, wenn nicht befördert; verursacht durch ein Fahrzeug, das auf ebener Bahn mehr als 20 km Stundengeschwindigkeit zu entwickeln vermag.
Luftfahrzeuge	Personen- und Sachschaden jeder Art, gleichgültig ob Beförderung vorliegt oder nicht.
Schienenfahrzeuge	Personenschäden jeder Art.

3. Geltung der allgemeinen Reichsgesetze (BGB., HGB.).

Betriebsart	die allgemeinen Gesetze regeln, die Sondergesetze ergänzend
Kraftfahrzeuge	a) Personen- und Sachschaden, wenn befördert: aa) Haftung nach Vertragsgrundsätzen, wobei unbedingte Voraussetzung schuldhafte Vertragsverletzung ist; bb) Haftung aus unerlaubter Handlung. b) Personen- und Sachschaden, wenn nicht befördert (nur bei Verschulden neben dem KFG.).
Luftfahrzeuge	Personen- und Sachschaden, gleichgültig ob befördert oder unbeteiligt, wenn Verschulden vorliegt (neben dem LVG.).
Schienenfahrzeuge	Sachschaden, wenn befördert, gleichgültig, ob Verschulden vorliegt oder nicht.

4. Geltung von Landesrecht, wenn solches nicht vorhanden: BGB.

Betriebsart	
Kraftfahrzeuge Luftfahrzeuge	Landesrecht ausgeschlossen.
Schienenfahrzeuge	Sachschaden, wenn nicht befördert.

5. Umfang des Ersatzanspruchs.

a) Bei Tötung:

Ersatz für	BGB.	KFG.	LVG.	HPG.
Kosten einer versuchten Heilung	§ 823	§ 10	§ 21	§ 3
Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit	§ 843	§ 10	§ 21	§ 3
Vermehrung der Bedürfnisse	§ 843	§ 10	§ 21	§ 3
Erschwerung des Fortkommens	§ 842	keine Regelung	§ 21	keine Regelung
Beerdigungskosten	§ 844	§ 10	§ 21	§ 3
entzogenes Unterhaltsrecht	§ 844	§ 10	§ 21	§ 3
entgehende Dienste	§ 845	keine Regelung	keine Regelung	keine Regelung

b) Bei Körper- oder Gesundheitsverletzung.

Ersatz für	BGB.	KFG.	LVG.	HPG.
Heilungskosten	§ 823	§ 11	§ 22	§ 3a
Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit	§ 843	§ 11	§ 22	§ 3a
Vermehrung der Bedürfnisse	§ 843	§ 11	§ 22	§ 3a
Erschwerung des Fortkommens	§ 842	keine Regelung	§ 22	keine Regelung
entgehende Dienste	§ 845	keine Regelung	keine Regelung	keine Regelung
Immaterieller Schaden	§ 847	keine Regelung	keine Regelung	keine Regelung

C. Form der Schadensersatzleistung.

Die Grundlage für die Form der Schadensersatzleistung auch nach den Spezialgesetzen ist § 251 BGB. An sich sind im allgemeinen zwei Möglichkeiten denkbar, die der Kapitalszahlung und die der Geldrente. Maßgebend für die eine oder andere Art — auch in den Sondergesetzen — sind rein tatsächliche Merkmale: Ob ein bereits endgültiger ziffernmäßig feststehender Schaden gegeben ist oder ob die Berechnung des zu vergütenden Schadens noch von Umständen abhängig ist, die sich erst in Zukunft ergeben oder die ihrer Natur nach sich fortlaufend erneuern. Die Form der Kapitalszahlung kommt im KFG., LVG. und HPG. in Betracht bei Ersatz von Beerdigungs- und Heilungskosten, in den ersteren beiden Gesetzen außerdem noch bei Sachschaden; die Form der Rentenzahlung nach §§ 13 Abs. I KFG., 24 Abs. I LVG. und 7 Abs. I HPG. wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit des Verletzten, wegen Vermehrung seiner Bedürfnisse, wegen der Entziehung des Rechts auf Unterhalt und im LVG. auch noch wegen Erschwerung des Fortkommens, soweit der daraus entstandene Schaden für die Zukunft geltend gemacht wird. Die Ansprüche, die in der Person des Verletzten entstanden, nach seinem Tod aber auf dessen Erben gemäß §§ 10 Abs. I S. 1 KFG., 21 Abs. I S. 1 LVG., 3 Abs. I S. 1 HPG. übergegangen sind, sind durch Kapitalsentschädigung abzufinden, eine Rentenzahlung kommt nicht in Frage. Nicht Voraussetzung für die Erfüllung der Ersatzpflicht in Form der Rente ist eine erst künftig eintretende Fälligkeit; es besteht daher sehr wohl die Möglichkeit, daß bereits vor Zuerkennung der Rente Zahlungen fällig waren, die nicht etwa durch Kapitalzahlung abzufinden sind, diese sind vielmehr in die nun laufenden Rentenbeträge miteinzurechnen.

Auf die Geldrente finden gemäß dem Wortlaut der drei Sondergesetze Vorschriften sowohl des BGB. wie auch der ZPO. entsprechende Anwendung und zwar:

a) § 843 Abs. II—IV BGB.; daraus folgt gemäß dem zweiten Absatz dieses Paragraphen mit § 760 BGB., daß die Rente für je drei Monate vorauszuzahlen ist, daß dem Verletzten, wenn er den Beginn des Zeitabschnittes, für den die Rente im voraus zu entrichten ist, erlebt hat, oder seinen Erben die volle Vierteljahrsrente gebührt; es besteht ferner die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen und nach bestimmten Richtlinien (§§ 232—240 BGB.) Sicherheitsleistung zu verlangen. Gemäß § 843 Abs. III BGB. kann bei Vorliegen eines wichtigen Grundes statt der Rente oder einem Teil der Rente Kapitalabfindung vom Verletzten oder dem unterhaltsberechtigten Dritten — nicht vom Verpflichteten — verlangt werden. Rente und Kapitalabfindung sind in sämtlichen drei Spezialgesetzen durch die festgesetzten Höchstsummen begrenzt. Ein Ausschluß des Ersatzanspruchs bei Unterhaltspflicht eines Dritten findet nicht statt (§ 843 Abs. IV BGB.), gleichgültig, ob sich diese Unterhaltspflicht auf Gesetz oder Vertrag stützt. Beide Leistungen laufen nebeneinander.

b) §§ 708 Ziff. 6, 850 Abs. II, 850 Abs. I Ziff. 2 ZPO.: Die Folge der Anwendbarkeit dieser Gesetzesbestimmungen ist: Vorläufige Vollstreckbarkeit der zur Entrichtung einer Rente verpflichtenden Urteile auch ohne Antrag, wenn die Entrichtung für die Zeit nach der Erhebung der Klage und für das der Erhebung der Klage vorausgehende letzte Vierteljahr zu erfolgen hat. (§ 708 Ziff. 6 ZPO.); Bestehen gewisser Pfändungsbeschränkungen bei Renten, die an den Verletzten selbst gezahlt werden (§ 850 Abs. III ZPO.)[13]); Unpfändbarkeit der einem Dritten wegen Entziehung des Rechts auf Unterhalt zu entrichtenden Rente (§ 850 Abs. I Ziff. 2 ZPO.)[14]).

Die Absätze III der §§ 13 KFG., 24 LVG., 7 HPG. regeln den Anspruch des Verletzten auf nachträgliche Sicherheitsleistung, wenn entweder im Urteil selbst nicht auf Sicherheitsleistung erkannt war oder dieser Sicherheitsbetrag nicht ausreicht oder wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten gegenüber der Zeit der Urteilsfällung wesentlich verschlechtert haben.

D. Grenzen der Schadensersatzleistung.

KFG. und LVG. haben in den §§ 12 und 23 Höchstsummen festgesetzt, die für den Fall der Tötung, Körper- bzw. Gesund-

[13]) Vgl. hiezu § 1 Abs. I, § 4 VO. über Lohnpfändung vom 25. Juni 1919, RGBl. 589 — in der Fassung des Gesetzes betr. Aenderung der VO. über Lohnpfändung vom 23. Dezember 1921, RGBl. 1657; fünfte VO. über Lohn- und Gehaltspfändung vom 1. Juli 1924, RGBl. I S. 25; Gesetz vom 17. Dezember 1926, RGBl. I S. 503, und vom 27. Februar 1928, RGBl. I S. 45.

[14]) Weitere Folge ist demnach: Unübertragbarkeit (§ 400 BGB.); Unverpfändbarkeit (§ 1274 Abs. II BGB.); Aufrechnungsunmöglichkeit (§ 394 BGB.); keine Zugehörigkeit zur Konkursmasse (§ 1 KO.).

heitsverletzung und Sachbeschädigung im Rahmen der in diesen Gesetzen ausgesprochenen Haftungsprinzipien als Ersatz beansprucht und zugesprochen werden können. Das HPG. hat eine ähnliche Bestimmung erst durch Gesetz vom 8. 7. 23 (RGBl. I S. 615) erhalten. Diese Regelung sieht einen durch Höchstsumme begrenzten Ersatz (10000 PM.), aber nur für den Fall des § 7 Abs. I HPG. vor, also nur für Schäden, entstanden durch Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, durch Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und bezüglich der nach § 3 Abs. II HPG.. einem Dritten für die Zukunft zu gewährenden Rente. Eine Höchstsummenfestsetzung für den durch Tod verursachten Schaden ist im Gesetz nicht vorgesehen, ebensowenig für Sachschäden, da das HPG. solche Ansprüche überhaupt nicht regelt. Es steht außer Frage, daß diese Begrenzung gerade im HPG. eine viel zu enge ist, da doch sehr häufig gerade bei Schienenfahrzeugen aller Art, besonders natürlich bei Eisenbahnen, schwerwiegendste Schädigungen der in § 7 Abs. I HPG. geschützten Rechtsgüter vorkommen. Liegt hier kein Verschulden des Betriebsunternehmers vor, so kann über die Höchstgrenze des § 7a HPG. hinaus ein Ersatz nicht zugesprochen werden — eine auf die Dauer unhaltbare gesetzliche Regelung. Die Ansicht Egers jedoch (Leipz. Zeitschr. 1928 S. 1158 — Aufsatz von Heucke in Eger, EisenbE. 44, 137), der behauptet, daß die vorübergehend für gewisse Ansprüche eingeführte Höchstgrenze richtiger Ansicht nicht mehr bestünde, dürfte — abgesehen von der entgegengesetzten Anschauung des RG. — schon um dessentwillen nicht zutreffend sein, weil ein einmal erlassenes Gesetz nicht stillschweigend als aufgehoben behandelt werden kann, solange nicht von gesetzgeberischer Seite ausdrücklich die Aufhebung ausgesprochen ist. Das Reichsgericht hat hierzu in seinem Urteil vom 18. III. 1929 (JW. 1929, 2053 und Anm. des Wirklich Geheimen Rates Prof. Dr. von der Leyen, Berlin a. a. O.) insofern Stellung genommen, als es die Auffassung vertritt, daß § 7a HPG. noch besteht. Die Begründung ist im wesentlichen folgende: Da eine ausdrückliche Aufhebung des § 7a HPG. nicht erfolgte, ist vom Fortbestand dieser Gesetzesbestimmung auszugehen. Um eine reine Inflationsbestimmung könne es sich wohl wegen der dem Gesetzentwurf seinerzeit beigegebenen Begründung nicht handeln. Das RG. führt weiter aus, daß eine buchstäbliche Anwendung der Vorschrift deshalb nicht möglich sei, weil die im Gesetz festgelegte Grundzahl von 10000 Mk. eine auf Papiermark lautende Ziffer sei, indessen ließe die Vorschrift eine sinngemäße Anwendung auch auf die heutigen Verhältnisse zu, solange eine Neufestsetzung der Haftungsgrenze in Reichsmark durch die Gesetzgebung noch nicht erfolgt sei. Der jeweils maßgebende Betrag müsse durch Vervielfältigung einer bestimmten Grundzahl mit der jeweils

maßgebenden Reichsindexziffer zu finden sein. Die in Papiermark festgesetzte Grundzahl entspräche ziffernmäßig dem Friedensmarkbetrag. Der Gesetzgeber habe als Haftungsgrenze einen Betrag bestimmen wollen, der in seiner Kaufkraft einem Friedensmarkbetrag von 10000 Mk. zur Vorkriegszeit entspräche.

Das RG. vertritt also den Standpunkt, daß sich als nach § 7a HPG. maßgebende Haftungsgrenze ein Betrag in Reichsmark ergibt, der, an der jeweils geltenden Reichsindexzahl gemessen, in seiner Kaufkraft dem Friedensmarkbetrag von 10000 Mk. gleichkommt. Zu berücksichtigen ist also die letzte vor dem jeweils in Betracht kommenden Zeitpunkt veröffentlichte Reichsindexzahl, mit der die Zahl 10000 zu multiplizieren ist.

Die Ansicht Jaegers in seiner Vorbem. 4 zum HPG. (Reichszivilgesetze) ist deshalb nicht zutreffend, weil in den Anlagen zur 2. VO. zur Durchführung des Münzgesetzes vom 12. Dez. 1924 (RGBl. I S. 775) das HPG. und dessen § 7a nicht mitaufgeführt sind.

Die Erwägungen, die maßgebend waren bei der Schaffung der §§ 12 KFG., 23 LVG., 7a HPG., waren die, dem Halter bzw. dem Betriebsunternehmer zu ermöglichen, eine Haftpflichtversicherung zu erschwinglichen Sätzen einzugehen. KFG. und LVG. unterscheiden:

a) Sachschäden, bei denen bis zu 5000 RM. gehaftet wird, gleichgültig, ob eine oder mehrere Sachen beschädigt sind;
b) Personenschäden und zwar:
   aa) Verletzung bzw. Tötung einer Person:
      α) Kapitalbetrag von 25000 RM.,
      β) jährlicher Rentenbetrag von 1500 RM.
         Sind hier mehrere Ersatzberechtigte (z. B. Erben eines Getöteten) vorhanden, deren Ansprüche die hier festgelegten Höchstsätze übersteigen würden, so ermäßigt sich der Anspruch des einzelnen nach Maßgabe des Abs. III in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.
   bb) Verletzung bzw. Tötung mehrerer Personen durch dasselbe Ereignis:
      α) Kapitalbetrag 75000 RM.,
      β) jährlicher Rentenbetrag 4500 RM., wobei jedoch der einzelne Verletzte durch die unter aa festgelegten Grenzen in seinen Ansprüchen gebunden ist.

Bezüglich der abweichenden Regelung im HPG. vgl. die vorgehenden Ausführungen.

Mit den Höchstsummen sind alle Ansprüche abgefunden, die aus den hier jeweils einschlägigen Bestimmungen der drei Sondergesetze in Betracht kommen.

Bei Zusammentreffen von Rente und Kapital müssen sich die beiden Entschädigungsformen innerhalb der Höchstgrenze

einer von ihnen halten, es kann also nicht sowohl die der Rente als auch die der Kapitalabfindung zugesprochen werden. Bei mitwirkendem Verschulden (vgl. §§ 9 KFG., 20 LVG.) des Verletzten, das eine nur teilweise Zuerkennung des Ersatzanspruchs zur Folge hat, wird der geltend gemachte Betrag entsprechend geteilt und falls dieser dem Verletzten zuerkannte Teil noch die Höchstgrenze überschreitet, auf diese zurückgeführt (RG. 87, 402 — a. M. Isaak S. 336).

Sind mehrere Personen zum Ersatz nach den Spezialgesetzen verpflichtet, so haften alle zusammen gesamtschuldnerisch, nicht jeder für sich, auf die Höchstsummen.

Vergleichstabelle zu IV D.

Schadensereignis	Höhe der Ersatzleistung im KFG.	LVG.	HPG.
Tötung oder Verletzung eines Menschen	Kap. 25000 Rente 1500	Kap. 25000 Rente 1500	nur Rentenleistung auf 10000 Mk. beschränkt und zwar wegen: a) Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit des Verletzten, b) Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten, c) Entziehung des Rechts auf Unterhalt, wenn Verletzter an der Verletzung gestorben ist. Voraussetzung für die unter a und b genannten Ansprüche ist, daß der Verletzte nicht gestorben ist, da Rentenform nur möglich bei Entschädigung für die Zukunft. Für den in Kapitalabfindung zu leistenden Ersatz (Heilungs- und Beerdigungskosten, sowie die unter a bis c angeführten Schäden, soweit sie der Vergangenheit angehören), ist keine Höchstgrenze festgelegt.
Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis	Kap. 75000 Rente 4500	Kap. 75000 Rente 4500	
Sachschaden	Kap. 5000	Kap. 5000	

E. Rechtliche Natur des Ersatzanspruches.

Die Schadensersatzansprüche aus den drei Sondergesetzen sind obligationes ex lege; die eine Schadensersatzpflicht begründenden Tatbestände stellen unerlaubte Handlungen im Sinne der §§ 823 ff. BGB. dar und werden als solche behandelt (vgl. RGR. Komm. Vorbemerkung zu §§ 823 ff. BGB.). Die Ansprüche sind Schadensersatzansprüche, nicht Unterhaltsansprüche. Sie sind daher wie solche zu behandeln.

Im Gegensatz zum LVG. und KFG. lehnt das HPG. in § 5 einen im voraus vertraglich getroffenen Haftungsausschluß ab.

V. Ausschluß der Haftpflicht.

Unter bestimmten Voraussetzungen ist in den Sondergesetzen die Haftpflicht ausgeschlossen:

a) Gemäß § 7 Abs. 2 KFG. ist dies dann der Fall, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Unabwendbar ist ein Ereignis im besonderen dann, wenn es einerseits auf dem Verhalten des Verletzten oder eines nicht beim Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und wenn andererseits sowohl Halter als Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben;

b) § 1 HPG. schließt die Haftung des Betriebsunternehmers bei Nachweis des Vorliegens von höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Getöteten bzw. Verletzten aus;

c) das LVG. sieht einen Haftpflichtausschluß nur indirekt in § 20 auf dem Umweg über § 254 BGB. vor. An sich könnte der Wortlaut des § 20 LVG. und § 254 BGB. („mitgewirkt") zu der Auffassung verleiten, daß die Schaden stiftende Wirkung nicht nur von einem der mehreren Beteiligten, sondern von allen herbeigeführt werden müßte, daß also jeder der Beteiligten an der Herbeiführung des Unfalls beteiligt gewesen sein müsse und deshalb von einem restlosen Haftungsausschluß des Fahrzeughalters nicht gesprochen werden könnte. Das Gesetz findet aber auch in solchen Fällen Anwendung, in denen der an sich Ersatzpflichtige an der Entstehung des Schadens in keiner Weise beteiligt war (vgl. RGR. Komm. § 254 Anm. 1 BGB.). Ein Ausschluß der Haftpflicht kommt im LVG. also nur aus diesem Grund in Frage.

Zu a. Das KFG. gebraucht den Ausdruck „unabwendbares Ereignis". Ein solches liegt vor, wenn es auch durch die äußerste nach den gegebenen Umständen gebotene Sorgfalt und durch alle vernünftigerweise dem Halter bzw. Führer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abgewehrt, noch in seinen Folgen unschädlich gemacht werden kann. (JW. 1913, 218.) Ob ein solches unabwendbares Ereignis vorliegt, ergibt sich aus dem jeweiligen Tatbestand. Dazu kommt noch, daß ein solches Ereignis — um haftungsausschließend zu wirken — nicht auf fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen ist. Fehlen diese letzteren Voraussetzungen, so tritt die befreiende Wirkung nicht ein. An sich können ja auch fehlerhafte Beschaffenheit oder Versagen der Verrichtungen aus irgendwelchen Gründen unabwendbare Ereignisse sein, sie befreien aber nie, auch wenn sie nicht erkennbar und trotz aller Sorgfalt nicht vermeidbar waren, da eben gegen s i e als der „inneren Betriebsgefahr" im Kraftfahrzeugbetrieb das KFG. zum Schutz der Allgemeinheit geschaffen wurde.

In § 7 Abs. 2 Satz 2 führt das KFG. beispielsweise ein derartiges unabwendbares Ereignis an: Wenn der Unfall zurückzu-

führen ist auf das Verhalten (nicht Verschulden) des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres; außerdem kommen noch in Betracht Naturereignisse (Blitzschlag usw.), plötzlich eintretende Krankheitsfälle beim Halter, Führer oder bei Dritten u. a. m. Halter und Führer müssen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben, d. h. nicht nur die Sorgfalt, die nach allgemeiner Lebenserfahrung ein normaler, ordentlicher und gewissenhafter Mensch in einem solchen Fall anzuwenden pflegt (vgl. hierzu § 276 BGB.), sondern darüber hinaus wird noch ein höheres Maß von Aufmerksamkeit gefordert, wie es von einem ordentlichen und gewissenhaften Kraftfahrzeughalter bzw. -führer verlangt werden kann. Die Sorgfaltspflicht des Halters umfaßt demgemäß auch die Pflicht sorgfältiger Auswahl und Beaufsichtigung von Material und Personal.

Zu b. Im Gegensatz zum KFG. spricht das HPG. von höherer Gewalt und eigenem Verschulden (nicht Verhalten) des Verletzten bzw. Getöteten. Den Begriff der höheren Gewalt definiert das RG. in ständiger Rechtssprechung (Bd. 104, 150) als ein Ereignis, dessen Ursachen außerhalb des Betriebs und seiner Einrichtungen liegen und dessen Eintritt auch bei Anwendung größter Sorgfalt und aller zuzumutenden Vorkehrungen nicht zu verhindern ist, das auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Unternehmer in Kauf genommen und vertreten werden muß. Dieser Begriff ist enger begrenzt als der des unabwendbaren Ereignisses, hier wird nicht nach den Umständen des einzelnen Falles beurteilt, ob höhere Gewalt vorliegt oder nicht, sondern es müssen ganz bestimmte Merkmale bei dem in Betracht kommenden Einzelfall vorliegen, um die Annahme von höherer Gewalt zu rechtfertigen. In erster Linie muß das Ereignis also von außen her in den Betrieb einwirken, für innere Zufälle (Wirkungen der Betriebsmittel, Ereignisse, die in der gefährdenden Natur des Betriebs eines Schienenfahrzeugs begründet sind) haftet der Unternehmer unbedingt. Das Ereignis muß ferner unabwendbar sein, es darf weiterhin nicht mit einer gewissen Häufigkeit oder gar Regelmäßigkeit in diesem Betrieb auftreten, da es ja sonst als dem Betrieb wesentlich als inneres Betriebsereignis zu beurteilen wäre. Ein weiteres haftungsausschließendes Moment kann sein eigenes Verschulden des Verletzten bzw. Getöteten (vgl. hierüber auch VI). Auch hier ist die Bestimmung enger gefaßt als im KFG., das nur von „Verhalten" des Verletzten spricht. Nach dem HPG. kommt also nicht irgendeine Handlung des Verletzten, sondern nur eine schuldhafte (vorsätzliche oder fahrlässige) als rechtlich erhebliche Ursache in Betracht, was seinerseits wieder zur notwendigen Voraussetzung hat, daß der Verletzte für sein Tun verantwortlich gemacht werden kann. Unzurechnungsfähigkeit oder jugendliches Alter

(bis 7 Jahren absolut, von 7—18 Jahren relativ) schließt Verschulden aus. Im Gegensatz hierzu zählt das KFG. als ein Beispiel unabwendbaren Ereignisses das „Verhalten" des Verletzten auf, das in schuldhaftem, aber auch unverschuldetem Tun oder Unterlassen bestehen kann (RG. 92, 38), so daß der Entlastungsbeweis erfolgreich auch gegenüber einem Zurechnungsunfähigen oder einem Kinde geführt werden kann. (Vgl. auch RG. vom 6. 11. 19, Recht 1920 Nr. 750, wonach das Verhalten des Verletzten nicht ein Verschulden, sondern — rein gegenständlich gemeint — eine unverschuldete wie auch eine schuldhafte Handlungsweise umfaßt.)

Zu c. Ebenso wie im HPG. kann auch im LVG. das Selbstverschulden des Verletzten nicht nur eine Minderung, sondern womöglich einen Ausschluß der Haftung des Ersatzpflichtigen nach sich ziehen. Einen absoluten Haftungsausschluß gibt es im LVG. nicht, der Halter muß also sogar für die sog. höhere Gewalt einstehen. Die Gründe, die zur Schaffung dieser an sich weitgehenden Haftungsbestimmung geführt haben, werden wohl die gewesen sein, daß Ereignisse, die auf anderen Rechtsgebieten als Fälle höherer Gewalt beurteilt werden — in der Hauptsache atmosphärische Ereignisse — für die Luftfahrt Betriebsgefahren darstellen, die der Unternehmer in seine Berechnungen miteinbeziehen muß. Würden z. B. gerade atmosphärische Ereignisse die Haftung ausnehmen, so blieben Passagiere in vielen Fällen ungeschützt, ein sicherlich ungerechter Zustand.

Vergleichstabelle zu V.

Haftungsausschluß.

KFG.	LVG.	HPG.
1. eigenes Verhalten des Verletzten	Selbstverschulden des Verletzten	1. eigenes Verschulden des Verletzten
2. unabwendbares Ereignis		2. höhere Gewalt

VI. Minderung der Ersatzpflicht.

§ 9 KFG. und § 20 LVG. haben gleichen Wortlaut und sehen bei Verschulden des Verletzten bzw. bei Sachbeschädigung auch bei Verschulden des tatsächlichen Gewaltinhabers die entsprechende Anwendung des § 254 BGB. vor; im HPG. ist zwar keine ausdrückliche, den obengenannten Paragraphen gleichlautende Bestimmung enthalten, jedoch ist bei entsprechender Anwendung des § 1 auch hier die Möglichkeit gegeben, bei etwaigem konkurrierenden Verschulden des Verletzten die Ersatzpflicht des Unternehmers dem tatsächlichen beiderseitigen Verschulden entsprechend zu mindern.

§ 254 BGB. bestimmt, daß die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes, wenn bei

der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat, von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

Ein ausdrücklicher Hinweis auf diese Bestimmung des BGB. ist dem HPG. wie erwähnt fremd, doch hat das RG. in ständiger Rechtssprechung und die überwiegende Rechtslehre die Möglichkeit einer entsprechenden Anwendung des § 254 BGB. bejaht (vgl. Seligsohn § 1 Anm. 195). Gemäß Art. 32 EG.BGB. bleiben (bei Einführung des BGB.) die Reichsgesetze soweit in Kraft, als sie nicht durch das BGB. oder EG.BGB. aufgehoben worden sind. Die durch das EG.BGB. getroffenen Aenderungen einer Anzahl von Reichsgesetzen hatten den ausgesprochenen Zweck, eine einheitliche Kodifikation des gesamten Reichsrechtes zu schaffen. Es ergibt sich daraus, daß die allgemeinen Vorschriften des BGB., soweit nicht in den übrigen Reichsgesetzen etwas anderes bestimmt ist, entsprechende Anwendung finden (vgl. RG. 53, 75). Inhalt und vor allem Zweck des HPG. widersprechen aber keinesfalls einer entsprechenden Anwendung des § 254 BGB., es ist im Gegenteil das Fehlen einer diesem Paragraphen ähnlichen Bestimmung oder eines Hinweises darauf im HPG. als eine Lücke im Gesetz zu bezeichnen, die durch entsprechende Anwendung ausgefüllt werden kann und durch die Rechtssprechung auch tatsächlich ausgefüllt wird.

Das Verschulden des Verletzten kann also die Ersatzpflicht des Haftenden in allen drei Gesetzen unter bestimmten Voraussetzungen mindern. Hauptvoraussetzung ist in erster Linie — im Gegensatz zu § 7 Abs. 2 KFG. — ein Verschulden des Verletzten, was seinerseits wieder dessen Zurechnungsfähigkeit voraussetzt; § 827 BGB. gilt auch hier.

Im Gegensatz zum HPG., das die ganze Materie der Sachbeschädigung nicht regelt, muß sich nach KFG. und LVG. in gewissen Fällen der Verletzte auch fremdes Verschulden anrechnen lassen, nämlich im Falle der Sachbeschädigung das Verschulden eines jeden die tatsächliche Gewalt über die Sache Ausübenden (z. B. Mieter, Verwahrer, Entleiher, Tierhüter, Besitzdiener usw.).

In den sämtlichen drei Sondergesetzen ist mitwirkendes Verschulden des als gesetzlicher Vertreter oder des als Hilfsperson bei Erfüllung einer Verbindlichkeit des Geschädigten Tätigen dem Geschädigten wie eigenes Verschulden zuzurechnen (§ 278 BGB.); denn Verschulden des Verletzten ist alles, was dieser an Verschulden anderer gegen sich kraft sonstiger Bestimmungen gelten lassen muß. Bezüglich der Anwendbarkeit des § 278 BGB. besteht zwischen Rechtssprechung und Rechtslehre Streit. Aus Zweckmäßigkeits- und Billigkeitsgründen ist der Ansicht der Rechtslehre beizutreten. Wirkt nämlich bei Ein-

tritt des Unfalls und bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des gesetzlichen Vertreters bzw. Erfüllungsgehilfen ursächlich mit, so verneint das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung (RG. 79, 319; 91, 138) die Anrechenbarkeit dieses Verschuldens zuungunsten dessen, der sich einer solchen Erfüllungsperson bedient, und zwar deshalb, weil im § 278 BGB. von der „Erfüllung einer Verbindlichkeit" die Rede ist und logischerweise bei Entstehung des Schadens bzw. bei etwaiger unerlaubter Handlung noch oder überhaupt keine Verbindlichkeit besteht, die sinn- und wortgemäß ja dem Vertragsrecht entspringt. Demnach wäre eine Anwendung des § 9 KFG. bzw. § 20 LVG. ausgeschlossen, wenn z. B. der Kutscher des Verletzten den Zusammenstoß mit dem Fahrzeug des Ersatzpflichtigen mitverschuldet hätte. Gegen diese Härte wendet sich mit Recht die führende Rechtslehre, wie Isaak (S. 252), Müller Anm. B III zu § 9 KFG., Oberländer-Bezold (S. 264), Bredow-Müller (Anm. A Ib 1 zu § 20 LVG.). Den gangbarsten Weg, diese offenbare Härte an Hand bestehender gesetzlicher Bestimmungen zu beseitigen, zeigt m. E. Oberländer, der a. a. O. folgendes zu dieser Streitfrage als Lösung vorschlägt:

„Zu diesem Ergebnis (daß auch das beim Eintreten des Unfalls und zur Entstehung des Schadens ursächlich mitwirkende Verschulden des gesetzlichen Vertreters und des Erfüllungsgehilfen dem Verletzten anzurechnen sei) führt in gewissen Fällen der Weg des § 831 BGB. Dieser Paragraph ist im Rahmen des § 254 BGB. anwendbar, wenn ihn auch der § 254 BGB. nicht neben § 278 BGB. für anwendbar erklärt (RG. 77, 211; 79, 319) und sein Tatbestand ist gegeben: Die Hilfsperson ist vom Beschädigten zu einer Verrichtung bestellt, sie fügt in Ausführung der Verrichtung, nicht bloß bei Gelegenheit der Ausführung, einem Dritten widerrechtlich (nicht ist Verschulden Voraussetzung) Schaden zu. Der Beschädigte haftet nach der Bestimmung des § 831 BGB. nicht für fremdes Verschulden, sondern für eigenes Verschulden bei fremder Handlung, die darin (bis zur gelungenen Führung des Entlastungsbeweises) erblickt wird, daß angenommen wird, daß er bei der Auswahl oder Beaufsichtigung der bestellten Person oder bei der Beschaffung von Vorrichtungen oder Gerätschaften nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat."

Isaak bezeichnet als richtige Ansicht, daß die entsprechende Anwendung von § 278 BGB. überhaupt kein Schuldverhältnis voraussetze, es daher völlig gleichgültig sei, ob das Verschulden des Vertreters vor, bei oder nach Entstehung des Schadens mitwirke bzw. mitgewirkt habe. Dem dürfte aber mit Erfolg entgegenzuhalten sein, daß § 278 BGB. eben doch im 2. Abschnitt des BGB. enthalten ist, mithin nicht davon gesprochen werden

kann, daß ein Schuldverhältnis überhaupt nicht als Voraussetzung der Anwendbarkeit dieser Bestimmung in Frage käme.

Bedeutsam ist aber auch ein etwaiges Verschulden des Verletzten nach dem Unfall; denn der Verletzte ist verpflichtet, seinerseits das zur Abwendung oder Minderung des Schadens Erforderliche zu tun (§ 254 Abs. 2 Satz 1 BGB.). Ein etwaiges Unterlassen in dieser Beziehung kann die Ersatzpflicht mindern oder sogar ganz ausschließen.

Voraussetzung in allen diesen Fällen ist Vorliegen des adäquaten Zusammenhangs; die Mitwirkung des Verschuldens des Verletzten betrifft die Entstehung des Schadens, nicht den Unfall, sie kann daher zeitlich vor, bei oder nach Unfalleintritt gegeben sein. Maßgebend für die Abwägung des Schadens ist mitwirkendes Verschulden des Beschädigten (§ 254 BGB.) und zwar deshalb, weil infolge der verschiedenen Haftungsprinzipien — Gefährdungshaftung im KFG., HPG., Erfolgshaftung im LVG. — ein Verschulden des an sich Haftpflichtigen gar nicht vorzuliegen braucht, während andererseits beim Verletzten gerade ein Verschulden die Grundlage für die Anwendung der haftungsmindernden Bestimmungen bildet. (Vgl. Wortlaut der §§ 9 KFG., 20 LVG.)

Zusammenfassend ergibt sich also, daß in sämtlichen drei Sondergesetzen ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten geeignet ist, die Haftung des Ersatzpflichtigen zu mindern, wenn nicht gar aufzuheben, abgesehen von dem Fall der Sachbeschädigung, die im HPG. nicht geregelt ist und bei der ein mitwirkendes Verschulden des Eigentümers bzw. tatsächlichen Gewaltinhabers nur im KFG. und LVG. die haftungsmindernde Wirkung hat.

VII. Verlust des Schadensersatzanspruches.

Gemäß § 194 BGB. unterliegt jeder Anspruch, demnach auch jeder Schadensersatzanspruch, der Verjährung. In den verschiedenen Gesetzen sind die Verjährungsfristen unterschiedlich geregelt, in den hier in Frage stehenden Sondergesetzen ist die Verjährungsfrist zwei Jahre, daneben gelten für das KFG. und LVG. noch besondere Bestimmungen. Nach § 14 KFG. und § 25 LVG. läuft die Verjährungsfrist von dem Zeitpunkt ab, in dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat; ohne Rücksicht auf diese Kenntnis verjähren die Ansprüche in 30 Jahren vom Unfall an. § 8 HPG. bestimmt, daß die Forderungen auf Schadensersatz in zwei Jahren vom Unfall an verjähren, ohne Rücksicht darauf, in welchem Zeitpunkt der Verletzte vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat. Er bestimmt ferner, daß zugunsten desjenigen, dem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte, die Verjährung mit dem Tode des Unterhalts-

verpflichteten beginnt. Die Vorschriften des KFG. und LVG. gehen deshalb weiter als die des HPG. Das dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, daß bei Unfällen, die nach dem HPG. zum Schadensersatz verpflichten, die Person des Haftpflichtigen von vorneherein feststeht, während dies im Kraft- und Luftfahrzeugverkehr nicht immer ohne weiteres der Fall ist, hier also den Ersatzberechtigten die Möglichkeit gegeben sein muß, auch noch nach Ablauf von zwei Jahren vom Unfall an Ansprüche gegen denjenigen zu erheben, dessen Person erst nach Ablauf dieser Zeit bekannt geworden ist.

Der Verjährung unterliegen im KFG. gemäß §§ 14 mit 7—13 folgende Ansprüche:

a) Heilungskosten,
b) Erwerbsausfall,
c) Ersatz für Vermehrung der Bedürfnisse,
d) Beerdigungskosten,
e) Ersatz für Unterhaltsentziehung,
f) Ersatz für Sachbeschädigung,
g) Erhöhung oder Erweiterung durch die in § 323 ZPO. vorgesehene Abänderungsklage. Der Abänderungsanspruch des Berechtigten ist ein Anspruch auf Schadensersatz, er unterliegt daher der zweijährigen Verjährung (anderer Meinung Lechner § 14 Anm. 3 ohne Begründung),
h) Anspruch auf Sicherheitsleistung,
i) Anspruch auf Kapitalabfindung.

Gemäß § 25 mit §§ 19—24 LVG. sind wie im KFG. dieselben Ansprüche, vermehrt um den Anspruch auf Ersatz für Erschwerung des Fortkommens, der zwei- bzw. dreißigjährigen Verjährung unterworfen. Eine wesentlich kleinere Zahl von Ansprüchen verjährt im HPG. nach § 8 mit §§ 1—3a, es sind dies:

a) Heilungskosten,
b) Beerdigungskosten,
c) Erwerbsausfall,
d) Ersatz für Vermehrung der Bedürfnisse,
e) Ersatz für Unterhaltsentziehung.

§ 8 HPG. findet also keine Anwendung auf Ansprüche, die nicht in den §§ 1—3a geregelt sind; im Gegensatz zum KFG. und LVG. fallen also nicht darunter der Anspruch auf Sicherheitsleistung (geregelt in § 7), der durch die Abänderungsklage gemäß § 323 ZPO. geltend zu machende Anspruch auf Erhöhung oder Erweiterung, ebensowenig der Anspruch auf Kapitalsabfindung (geregelt in § 7), der Anspruch auf Ersatz bei Sachbeschädigungen und auch nicht der Ersatz von Auslagen wegen Erschwerung des Fortkommens, da diese letzteren beiden Ansprüche im HPG. keine Regelung gefunden haben. Es verbleibt daher für diese Ansprüche bei den für sie geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen.

Im übrigen gelten in allen drei Gesetzen entsprechend die allgemeinen Vorschriften des BGB. §§ 202ff., 208ff. mit der im KFG. und LVG. vorgesehenen Erweiterung, daß als Hemmungsgrund auch noch zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten schwebende Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz anzusehen sind, und zwar dauert die Hemmung der Verjährung so lange, bis ein Teil die Fortsetzung der Vergleichsverhandlungen verweigert.

Die Ansicht Oberländers S. 277, daß dieser Hemmungsgrund auch für die lange Verjährung gilt, dürfte schon aus dem Grund hinfällig sein, weil ja die dreißigjährige Verjährung nur für den Fall gedacht ist, daß der Berechtigte von der Person des Verpflichteten keine Kenntnis hat. Es ist wohl schon rein tatsächlich aus diesem Grunde nicht möglich, eine Hemmung der Verjährung für den Fall schwebender Verhandlungen zwischen beiden Parteien annehmen zu wollen — und sollte innerhalb dieser langen Verjährungsfrist die Person des Verpflichteten bekannt werden, so läuft von diesem Zeitpunkt an ja an sich die zweijährige Verjährungsfrist, während welcher dann der Hemmungsgrund praktisch bedeutungsvoll werden könnte.

Das HPG. sieht diesen Ausnahmefall von Parteiverhandlungen als Hemmungsgrund nicht vor, es verbleibt hier bei den allgemeinen Vorschriften des BGB.

Die Verjährungsvorschriften der drei Sondergesetze betreffen nur die auf diese Sondervorschriften des KFG., LVG. und HPG. gestützten Ansprüche; wird z. B. aus unerlaubter Handlung gegen den Verpflichteten vorgegangen, so finden die Bestimmungen des § 852 BGB. Anwendung.

Der Schadensersatzanspruch gegen den Halter eines Kraft- oder Luftfahrzeugs (nicht gegen den Unternehmer eines Schienenfahrzeugs) geht außerdem auch noch verloren durch Unterlassen der Unfallsanzeige (§§ 15 KFG., 26 LVG.). Diese Bestimmung bezweckt in erster Linie, dem Ersatzpflichtigen einen gewissen Schutz zu gewähren, ihm die Möglichkeit eines Entlastungsbeweises zu sichern, der nach einer gewissen Zeitspanne erschwert oder gar unmöglich wäre. Die Anzeigefrist beträgt nach KFG. zwei, nach LVG. drei Monate, ersatzberechtigt ist jeder, der auf Grund dieser beiden Sondergesetze Ansprüche erheben kann. Ansprüche sind die oben angeführten, andere aus anderen Gesetzesbestimmungen (unerlaubte Handlung, beförderter Fahrgast eines Autos) gehen durch Unterlassung der Anzeige nicht verloren. Inhalt der Anzeige ist der Unfall, eine Form ist nicht vorgeschrieben. Die Anzeigefrist beginnt mit der Erlangung der Kenntnis von Schaden und Person des Ersatzpflichtigen, sie ist eine Ausschlußfrist mit der Wirkung völligen und dauernden Verlustes der in den §§ 7 mit 13 KFG. und 19—24 LVG. geregelten Ansprüche. Zugunsten des Berechtigten bestimmt Satz 2

der §§ 15 KFG., 26 LVG., daß der Rechtsverlust nicht eintritt bei Unterbleiben der Anzeige infolge eines vom Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes oder wenn der Ersatzpflichtige vom Unfall innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise Kenntnis erhält (z. B. kann bei mehreren Ersatzberechtigten der Ersatzpflichtige anderweitig vom Unfall dadurch Kenntnis erhalten haben, daß von den Berechtigten nur einer für sich unter gelegentlicher Benennung der anderen Geschädigten innerhalb der Frist Anzeige gemacht hat).

Vergleichstabelle zu VII.

Verjähren der Ansprüche:

	KFG.	LVG.	HPG.
a) Verjährung	2 Jahre 30 Jahre	2 Jahre 30 Jahre	2 Jahre
b) Versäumen der Anzeigefrist von	2 Monaten	3 Monaten	

Zweiter Teil.

Haftung nach anderen reichsgesetzlichen Vorschriften

Die in den Sondergesetzen geregelte Haftung genügt in vielen Fällen nicht den tatsächlichen Verhältnissen; wäre der Verletzte nur auf die darin geregelten Ersatzansprüche angewiesen, so würde das sehr oft eine ungerechte Härte für ihn bedeuten. Man denke z. B. nur an den Fall, daß der Verletzte zur Zeit des Unfalls durch ein Kraftfahrzeug befördert wurde, dem, bzw. dessen Führer eben dieser Unfall zugestoßen ist. Der § 8 Ziff. 1 KFG. schließt dafür die Geltendmachung der Haftung im Rahmen des KFG. absolut aus. Oder: Bei einem Zugszusammenstoß wird eine Sache zerstört oder beschädigt; eine Sachschadenshaftung, gleichgültig, ob es sich um beförderte oder nicht beförderte Sachen handelt, kennt das HPG. nicht. Weniger prekär ist die Frage an sich bei Haftungsansprüchen, die aus dem LVG. abgeleitet werden, aber auch hier ist die Möglichkeit denkbar, daß die darin festgesetzten Haftungshöchstsummen dem wirklich entstandenen Schaden in gar keiner Weise auch nur annähernd gerecht werden. Es wäre ein unhaltbarer Zustand, hätte man durch die Sondergesetze eine ausschließliche Regelung aller etwa in Frage kommenden Haftungs- und Ersatzansprüche schaffen wollen. Aus diesem Grund regeln Bestimmungen innerhalb dieser drei Spezialgesetze die Anwendbarkeit auch anderer in anderen Gesetzen vorgesehenen Paragraphen. So schaffen die §§ 16 KFG., 28 LVG. eine Brücke insofern, als sie festlegen, daß die reichsgesetzlichen Bestimmungen, wonach der Halter bzw. Benützer für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieser Gesetze haftet oder nach welchem der Führer oder irgend ein anderer haftet, unberührt bleiben.

Auch hier zeichnen sich das KFG. und LVG. durch eine wesentlich genauere Fassung aus, die zu Streitfragen wenig oder überhaupt keinen Anlaß bieten, sie sprechen beide ausdrücklich von „reichsgesetzlichen Vorschriften", um von vorneherein die Annahme auszuschließen, als ob auch etwaige landesgesetzliche Bestimmungen unberührt blieben und deshalb Anwendung finden könnten. Demgegenüber betont das HPG. die Anwendbarkeit von eventuell weitergehenden „gesetzlichen Vorschriften". Es war und ist in der Rechtssprechung auch heute noch streitig, was darunter zu verstehen ist und ob diese Fassung auch die

Anwendung etwaiger noch bestehender landesgesetzlichen Vorschriften zuläßt. Die Rechtssprechung und der überwiegende Teil der Rechtslehre[15]) (RG. 57, 55; 63, 270) vertreten die Auffassung, daß dies im Hinblick auf Art. 42 EG.BGB. und trotz des Art. 105 EG.BGB. bei Schadensereignissen, für die das HPG. dem Verletzten einen Ersatzanspruch gibt, also bei Tötung und Körperverletzung, nicht der Fall ist. Nur bei Sachschadenshaftung, soweit es sich um Schäden an nicht beförderten Sachen handelt, hat Art. 105 EG.BGB. noch praktische Bedeutung insofern, als er die Möglichkeit schafft, etwa bestehende landesgesetzlichen Vorschriften anzuwenden. Bei Schäden an beförderten Sachen finden die §§ 456—471 HGB. Anwendung.

I. Die vertragliche Schadensersatzpflicht.

Die praktisch wohl bedeutsamste Folgerung, die die entsprechende Anwendung vor allem der Bestimmungen des BGB. ergibt, zeigt sich im KFG., dessen § 8 bestimmt, daß ein Ersatzanspruch des Verletzten dann nicht gegeben ist, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte beim Betrieb des Fahrzeugs tätig war oder wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann. Inwieweit und ob überhaupt eine gesetzliche Regelung dieser Art heute noch eine Daseinsberechtigung hat, mag dahingestellt bleiben, Tatsache ist jedenfalls, daß sie noch besteht. Diesen Uebelstand — und um einen solchen handelt es sich hier wohl — mindert der § 16 KFG. bis zu einem gewissen Grad dadurch, daß er bei Vorliegen eines Verschuldens eine über die besondere Gefährdungshaftung hinausgehende Haftung des Halters bzw. anderer etwa verantwortlicher Personen festlegt. Unbedingte Voraussetzung ist aber Vorliegen eines Verschuldens, einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verletzung etwaiger Vertragspflichten.

Besteht zwischen Halter und beförderter Person ein Vertragsverhältnis, so kann wegen Verletzung der allgemein im BGB. geregelten Vertragspflichten ein Ersatzanspruch aus § 16 KFG. in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen des BGB. abgeleitet werden. Denkbar sind in erster Linie die Vorschriften des Werkvertrages (§§ 631 ff. BGB.), die bei Beförderungsverträgen aller Art in Anwendung kommen werden. Weitere in Frage kommende vertragliche Bestimmungen sind die über den Dienstvertrag (§§ 611 ff. BGB.), die bedeutungsvoll sind für Personen, die Angestellte (Chauffeure) des Fahrzeughalters

---

[15]) Vgl. Staudinger, BGB.: Art. 42 EG.BGB. Anm. III C d α, Art. 105 EG.BGB. Anm. II c; Seligsohn Anm. 2 zu § 9 HPG.; Eger, Bemerkungen zu § 9 HPG.

sind und denen, weil beim Betrieb des Fahrzeugs beschäftigt, der § 8 Ziff. 1 KFG. einen Anspruch aus dem KFG. versagt; die über den Mietvertrag (§ 535 BGB.), über Leihvertrag (§§ 598 ff. BGB.), über Auftrag (§§ 662 ff. BGB.), über Kaufvertrag (§§ 433 ff. BGB.) und über den Frachtvertrag (§§ 425 ff. HGB.).

Für das LVG. und das HPG. gilt das gleiche, auch hier schafft eine entsprechende Anwendung der Vertragsvorschriften anderer Reichsgesetze, insbesondere des BGB. und HGB., die Möglichkeit, etwaige Ersatzansprüche, die durch die Spezialgesetze nicht gewährleistet sind, geltend zu machen. Wenn dies auch im LVG. infolge seiner weitgehendsten Bestimmungen weniger von Bedeutung ist, so ist es bezüglich beförderter Sachen im HPG. von erhöhter Wichtigkeit, da hier auf Grund der Vorschriften des HGB. über den Frachtvertrag in Verbindung mit § 9 HPG. auch die Sachschadenshaftung für den Betriebsunternehmer geschaffen ist.

Gefälligkeitsfahrten, die sehr oft mit einem Kraftfahrzeug, weniger mit einem Luftfahrzeug und wohl ganz selten mit einem Schienenfahrzeug ausgeführt werden, schaffen keine vertraglichen Beziehungen zwischen Halter bzw. Betriebsunternehmer und dem Fahrgast. Wohl aber ist bei Vorliegen einer unerlaubten Handlung diesem die Möglichkeit gegeben, etwaige Schadensersatzansprüche gegen den „Verantwortlichen" zu erheben, wenn er entweder nicht ausdrücklich die Gefahr der Fahrt übernommen und von vorneherein auf jeglichen Ersatz des Schadens verzichtet hat oder eine solche Gefahrübernahme stillschweigend aus tatsächlichen Umständen nicht anzunehmen ist.

In allen Fällen — abgesehen natürlich von Gefälligkeitsfahrten — hat der Unternehmer nach § 278 BGB. ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters oder der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange wie eigenes Verschulden zu vertreten, ohne irgendeinen Entlastungsbeweis führen zu können. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten kann gemäß § 254 BGB. die vertragliche Haftung des Halters bzw. Unternehmers mildern oder unter Umständen sogar ganz aufheben. Die Schadensersatzansprüche aus Vertrag unterliegen der im § 195 BGB. bestimmten regelmäßigen Verjährungsfrist von 30 Jahren.

II. Die Haftung aus unerlaubter Handlung.

Die §§ 823 ff. BGB. stellen den Begriff der unerlaubten Handlung klar und erwähnen eine Reihe geschützter Objekte. Es ist selbstverständlich, daß eine derartige unerlaubte Handlung bzw. eine Verletzung der zu schützenden Rechtsgüter auch mittels eines Kraft-, Luft- oder Schienenfahrzeugs geschehen kann. Liegen die erforderlichen Voraussetzungen des § 823 BGB. vor, handelt es sich um eine schuldhafte (vorsätzlich oder fahr-

lässig begangene) widerrechtliche Verletzung bestimmter Rechtsgüter, so halten die §§ 16 KFG., 28 LVG. und 9 HPG. die Haftung aus solchen unerlaubten Handlungen über den Rahmen der Sondergesetze hinaus aufrecht.

A. Die Voraussetzungen der Haftung.

Die Haftung aus unerlaubter Handlung richtet sich in erster Linie gegen den Täter selbst, § 823 BGB., in zweiter Linie gemäß § 831 BGB. gegen den Geschäftsherrn, der einen anderen (den Täter) zu einer Verrichtung bestellt hat und welcher in Ausführung dieser Verrichtung einem Dritten widerrechtlich einen Schaden zufügt. Der erste Fall wird wohl der häufigste sein, doch sind die rechtlichen Voraussetzungen für beide Möglichkeiten gleich.

Voraussetzung ist also die Verletzung eines der in § 823 Abs. 1 BGB. erschöpfend aufgeführten Rechtsgüter, die ja auf Grund der Sondergesetze mit wenigen Ausnahmen an sich schon, wenn auch nur bis zu bestimmt festgelegten Höchstgrenzen geschützt sind.

Geschützt sind: das Leben, der Körper, die Gesundheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht jedes Dritten. Sonstige Rechte sind „Lebensgüter, die mit der Persönlichkeit verbunden sind und den allgemeinen Rechtskreis der Person umschreiben, der von jedermann beachtet werden muß“ (RGR. Komm. § 823 BGB. Anm. 8). Der Besitz, obwohl nur etwas Tatsächliches, wird ebenfalls durch § 823 BGB. geschützt, nicht jedoch das Vermögen und Forderungsrechte aller Art, weil sie keine absoluten Rechte sind.

Die Verletzung eines dieser Rechtsgüter muß widerrechtlich erfolgt sein, Notwehr, Notstand und erlaubte Selbsthilfe schließen die Widerrechtlichkeit einer Handlung aus, ferner ist notwendig das Vorhandensein des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Handlung und Verletzung einerseits, zwischen Verletzung und Schaden andererseits, und endlich ist noch Voraussetzung, daß die Verletzung des Rechtsgutes schuldhaft, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig (§ 276 BGB.) geschehen ist.

Die gleichen Merkmale sind erforderlich bei Ersatzansprüchen wegen unerlaubter Handlungen gemäß § 823 Abs. 2 BGB. Als Objekt der Verletzung kommen hier die den Schutz eines anderen bezweckenden Gesetze in Frage.

Wichtig und wesentlich für alle drei Sondergesetze ist die Bestimmung des § 831 BGB., der die Haftung des Geschäftsherrn für den sog. Verrichtungsgehilfen festlegt. Nicht Voraussetzung ist hier, daß zwischen Halter (Betriebsunternehmer) und Verletzten ein Vertragsverhältnis besteht, wohl aber muß vorliegen ein objektiv rechtswidriges Handeln (nicht Verschulden) der Hilfsperson, d. h. der sachliche (objektive) Tatbestand einer

unerlaubten Handlung, und schließlich als wichtigstes Moment Verschulden des Geschäftsherrn, beruhend auf schlechter Auswahl der Hilfsperson, der Vorrichtungen und Gerätschaften. Wenn es diesem gelingt, den in § 831 Abs. 1 Satz 2 vorgesehenen Entlastungsbeweis zu führen, liegt eine unerlaubte Handlung im Sinne dieser Bestimmung nicht vor, ein Ersatzanspruch ist nicht gegeben. Liegt neben Verschulden des Geschäftsherrn außerdem noch ein subjektiv rechtswidriges Handeln, ein Verschulden des Verrichtungsgehilfen vor, so haftet dieser selbständig nach § 823 BGB. und als Gesamtschuldner mit dem Geschäftsherrn gemäß § 840 BGB.

Die Auswirkungen, die die Anwendbarkeit der §§ 823 ff. BGB. zur Folge hat, sind ganz bedeutsamer Natur. In erster Linie fallen die Beschränkungen durch etwaige Höchstsummen weg, es kann der wirklich entstandene Schaden in voller Höhe geltend gemacht werden. Weiterhin kann noch Ersatz verlangt werden aus Gründen, die die Sondergesetze im Rahmen ihrer Bestimmungen gar nicht geregelt haben. In Frage kommen hier im KFG. und im HPG. Ersatzansprüche wegen erhöhter Aufwendungen infolge Erschwerung des Fortkommens des Verletzten, hier und im LVG. Ersatz wegen entgehender Dienste und Anspruch auf Schmerzensgeld.

Ist der Halter oder Betriebsunternehmer eine juristische Person, so haftet diese für das Verschulden ihrer verfassungs- oder satzungsmäßig berufenen Vertreter nach § 823 in Verbindung mit §§ 30, 31, 89 BGB., für sonstige Angestellte nach § 831 BGB.

B. Die Haftpflichtigen.

Der durch eine unerlaubte Handlung Verletzte kann sich nur an den Täter halten, eine Ausnahme bilden lediglich die Vorschriften der §§ 30, 31, 89 BGB. Die Bestimmung des § 831 BGB. dagegen ist keine Ausnahme, da die zum Ersatz verpflichtende unerlaubte Handlung in der nicht mit der nötigen Sorgfalt geschehenen Auswahl der Hilfsperson durch den Geschäftsherrn bzw. in mangelnder Sorgfalt bei Beschaffung der Vorrichtungen und Gerätschaften oder bei der Leitung der Verrichtungen, soweit eine solche erforderlich ist, erblickt wird.

Als haftpflichtige Personen kommen hauptsächlichst in Frage der Halter, der Betriebsunternehmer, der Besitzer und Eigentümer des Fahrzeugs, ferner der Führer oder andere Angestellte des Fahrzeugbesitzers. Gemäß § 18 Abs. 2 KFG. findet § 16 für den Führer entsprechende Anwendung. Hier ist also im Gegensatz zum LVG. und HPG. die Haftung des Führers für etwaige Vertragsverletzungen oder unerlaubte Handlungen schon im Gesetz selbst festgelegt. Wenn auch diese Regelung den beiden anderen Gesetzen innerhalb ihrer Sonderbestimmungen fremd ist, so ist ein Haftungsanspruch gegen den Führer aus

anderen reichsgesetzlichen Vorschriften auch hier gegeben, in § 28 LVG. ausdrücklich betont und im § 9 HPG. aus den Worten „ein anderer" sinngemäß zu entnehmen. Ersatzpflichtig kann natürlich auch der unbefugte Benutzer werden, der, wie früher ausgeführt, schon auf Grund der den Sondergesetzen zugrundeliegenden Haftungsprinzipien wie der Halter nach den in den Sondergesetzen festgelegten Normen haftet. Sind für den entstandenen Schaden mehrere, z. B. mehrere Führer oder Führer und Halter bzw. Betriebsunternehmer verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner gemäß §§ 830, 840 Abs. I BGB.

C. Die Ersatzberechtigten.

Den Kreis der Ersatzberechtigten bestimmen die §§ 823 ff., 844 Abs. I und II, 845 BGB., deren Ersatzansprüche umfassender sind als die der Sondergesetze, weil bei Vorliegen einer unerlaubten Handlung ein Schadensersatzanspruch auch aus Gründen gegeben ist, die einen solchen im Rahmen des KFG., LVG. und HPG. nicht zur Folge haben. Ersatzberechtigt ist in erster Linie der Verletzte selbst und zwar — abgesehen von den unten genannten Ausnahmen — nur der unmittelbar Verletzte, ferner gemäß § 844 Abs. I BGB. derjenige, der im Falle der Tötung zur Tragung der Beerdigungskosten verpflichtet ist, gemäß § 844 Abs. II derjenige, dem der Verletzte bzw. Getötete kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und endlich gemäß § 845 BGB. derjenige, dem der Verletzte bzw. Getötete kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war. Eine Ersatzleistung an solche Personen, denen gegenüber eine derartige Verpflichtung auf Grund Vertrags oder eines Anstellungsverhältnisses besteht (Staat — Beamte), kommt nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht in Frage.

D. Inhalt und Umfang des Schadensersatzanspruches.

Um die Gegenüberstellung des Inhalts der verschiedenen Schadensersatzansprüche nach BGB., KFG., LVG. und HPG. zu erleichtern, sei auf die unter IV B entworfene Vergleichstabelle verwiesen. Sämtliche vier Gesetze gewähren bei Tötung einen Ersatzanspruch wegen versuchter Heilung, wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, wegen Vermehrung der Bedürfnisse, wegen aufgewendeter Beerdigungskosten und entzogenen Unterhalts; sie gewähren weiter bei Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung einen Anspruch wegen aufgewendeter Heilungskosten, wegen Aufhebung oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung der Bedürfnisse. Darüber hinaus sieht als einziges Sondergesetz das LVG. analog dem § 842 BGB. in beiden Fällen noch einen Ersatz wegen erhöhter Aufwendungen infolge Erschwerung des Fortkommens vor. Bei Vorliegen einer unerlaubten Handlung ist auch dem durch ein Kraftfahrzeug oder durch eines der im HPG. vorgesehenen Be-

triebsmittel Verletzten die Möglichkeit gegeben, diesen Anspruch gegen den Haftpflichtigen zu erheben und noch weiter auch in Anwendung der §§ 845, 847 BGB. ein Anspruch geschaffen für entgehende Dienste und wegen immateriellen Schadens. Im Gegensatz zu den in §§ 845 und 842 BGB. geregelten Ansprüchen, die auch von mittelbar Geschädigten nach dem Tode des Verletzten geltend gemacht werden können, kann Schmerzensgeld nur vom Verletzten selbst gefordert werden, der Anspruch ist höchstpersönlicher Natur, daher nicht übertragbar und nicht vererblich, nicht pfändbar (§ 851 ZPO.), nicht verpfändbar (§ 1273 Abs. II BGB.), nicht mit einem Nießbrauch belastbar (§ 1069 Abs. II BGB.), nicht aufrechenbar (§ 394 Abs. I BGB.), nicht Konkursgegenstand (§ 1 Abs. I KO.).

Eine Höchstgrenze für die Schadensersatzleistung ist im BGB. nicht vorgesehen, ebenso ist die Verjährungsfrist eine längere wie in den Sondergesetzen insofern, als Ansprüche auf Schadensersatz in drei Jahren von dem Zeitpunkt an verjähren, in dem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis beträgt die Verjährungsfrist 30 Jahre und wird gerechnet von der Begehung der Handlung an (§ 852 BGB.). Eine Schadensanzeige und daher auch etwaige Folgen des Versäumens einer Anzeigefrist kommen nicht in Frage.

Der Schadensersatz ist, soweit nicht Naturalherstellung in Betracht kommt, wie in den Spezialgesetzen entweder in Form einer Kapitalszahlung (Sachschaden, Beerdigungskosten, Heilungskosten) oder in Rentenform in den Fällen der §§ 843, 844, 845 BGB. zu leisten. Schmerzensgeld kann sowohl in der einen oder — bei dauernden Nachteilen — in der anderen Form gefordert werden. Im übrigen gilt auch hier das unter IV C Ausgeführte. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten oder Getöteten kann die Ersatzpflicht des Haftpflichtigen vermindern, wenn nicht gar aufheben (§§ 846, 254 BGB.).

III. Konkurrenz der Haftung aus Vertrag und unerlaubter Handlung.

Denkbar und in sehr vielen, wenn nicht in den meisten Fällen praktisch schon bedeutsam geworden ist die Tatsache, daß eine Schadenszufügung sowohl durch eine Vertragsverletzung als auch durch eine unerlaubte Handlung verübt worden ist. Die Wichtigkeit dieser Frage erhellt wohl aus dem Umstand, daß bei Haftungskonkurrenz aus Vertrag und unerlaubter Handlung ein Ersatz des ideellen Schadens gemäß § 845 BGB. in ersterem Falle nicht, in letzterem dagegen wohl beansprucht werden kann. Nach der ständigen Rechtssprechung des Reichsgerichts und der herrschenden Anschauung in der Rechtslehre begründet eine

Handlung, die einen Verstoß gegen Vertragspflichten wie auch einen solchen gegen die allgemeinen Rechtspflichten der §§ 823 ff. BGB. darstellt, regelmäßig die Haftung des Täters aus Vertrag und zugleich aus unerlaubter Handlung.

Meinungsverschiedenheiten, unter welchen Voraussetzungen neben einer etwaigen Vertragsverletzung auch eine unerlaubte Handlung im Sinne der §§ 823 ff. BGB. in Frage käme, hat wenigstens auf dem Gebiet der Rechtssprechung das RG. insofern beseitigt, als es in den Entscheidungen Bd. 89, 384; 88, 317, 433 festlegte, daß die Frage, ob und wann neben Haftung wegen Vertragsverletzung auch eine solche wegen unerlaubter Handlung anzunehmen sei, lediglich nach den Vorschriften der §§ 823 ff. BGB. ohne Rücksicht auf das Vertragsverhältnis zu beurteilen sei. Das Reichsgericht führt aus: „Die allgemeine Rechtspflicht, niemanden körperlich zu verletzen, besteht immer und gegenüber jeder Person und wird nicht dadurch beseitigt, daß es ein Vertrag war, durch den die Möglichkeit einer Einwirkung auf den Körper eines anderen gegeben wurde. Ist durch Vertrag eine besondere Fürsorgepflicht begründet, so wird dadurch jene allgemeine Rechtspflicht nur verstärkt.“ (Vgl. hierzu auch RGR. Komm. Vorbem. 4 zum 25. Titel der Schuldverhältnisse.)

Liegt nun eine Schadenszufügung, begangen sowohl durch Vertragsverletzung und auch durch unerlaubte Handlung, vor, so steht es dem Verletzten völlig frei, aus welchen Haftungsgründen er gegen den Ersatzpflichtigen vorgehen will. Ist der Ersatzpflichtige Geschäftsherr des eigentlichen Täters, so wird im Hinblick auf die diesem zustehende Exkulpationsmöglichkeit bei unerlaubter Handlung eine Klage aus Vertragsverletzung vorzuziehen sein, die aber ihrerseits wieder einen Anspruch auf Schmerzensgeld dem Verletzten nicht ermöglicht. Um weitgehendste Ersatzansprüche sich zu sichern, wird in allen solchen Fällen der Verletzte am zweckmäßigsten die Klage auf beide Gründe stützen.

IV. Haftung der Post bei Unfällen durch Postomnibusse.

Eine aus dem Rahmen der vorstehenden Abhandlungen fallende gesetzliche Regelung ist noch anzuführen: Die Ersatzansprüche von Reisenden, die durch Reichspostomnibusse befördert werden und hierbei körperlichen oder Sachschaden erleiden. Grundlage hierfür ist der § 11 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, er lautet:

„Bei Reisenden mit den ordentlichen Posten leistet die Postverwaltung Ersatz:

1. für den Verlust oder die Beschädigung des reglementmäßig eingelieferten Passagiergutes nach Maßgabe der §§ 8 und 9 und

2. für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten im Falle der körperlichen Beschädigung eines Reisenden, wenn dieselben nicht erweislich durch höhere Gewalt oder durch eigene Fahrlässigkeit des Reisenden herbeigeführt ist.

Bei der Extrapostbeförderung wird weder für den Verlust oder Beschädigung an Sachen, welche der Reisende bei sich führt, noch bei einer körperlichen Beschädigung des Reisenden Entschädigung von der Postverwaltung geleistet."

§ 12 schließt ausdrücklich eine weitere als die in den einschlägigen Gesetzesstellen geregelte Haftung aus, insbesondere versagt er einen Ersatz von mittelbarem Schaden oder entgangenem Gewinn, wohl aber ist, wenn von seiten der Postbeamten ein Verschulden vorliegt, eine weitergehende Haftung gemäß § 823 BGB. möglich, allerdings kann gemäß § 831 BGB. von der Post der Entlastungsbeweis geführt werden.

Der Ersatzanspruch nach § 11 des Gesetzes besteht unabhängig davon, ob die Post bzw. deren Vertreter ein Verschulden trifft, er scheidet nur bei höherer Gewalt oder eigener Fahrlässigkeit des Verletzten aus. Ersatz ist nur zu leisten für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten, allerdings ohne Beschränkung auf bestimmte Höchstgrenzen. Der Anspruch verjährt nach sechs Monaten seit dem Tag der Verletzung bzw. Beschädigung.

Schon bei der Beratung über den ersten Entwurf des § 8 KFG. im Reichstag, der von fast allen Gutachtern aus berechtigten Gründen angegriffen wurde, wurde auch von einer Seite (Schmidt-Warburg) beantragt, die durch gewöhnliche öffentliche Postbetriebe beförderten Personen unter den Schutz des KFG. zu stellen. Wenn auch der Antrag damals abgelehnt wurde, so beweist er doch deutlich, daß man schon im Jahre 1906 die unzulängliche gesetzliche Regelung des Postgesetzes empfunden hat. Der § 11 wurde im Jahre 1871 geschaffen, zu einer Zeit, als man noch nicht entfernt an die Möglichkeit der Einführung von Postomnibussen dachte, geschweige denn an die an vielen Orten unumgängliche Notwendigkeit der ausschließlichen Benutzung von solchen Fahrzeugen. Rein rechtlich ist also noch heutzutage die Haftung der Post für Sachschäden — mit Ausnahme von „reglementmäßig" eingeliefertem Passagiergut — ganz ausgeschlossen, für Personenschäden auf die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten beschränkt. Wenn auch das Reichspostministerium eine Unfallversicherung abgeschlossen hat, durch die alle mit Kraftposten- und Kraftwagen-Sonderfahrten der Deutschen Reichspost beförderten Personen gegen Unfälle während der Fahrt, sowie beim Ein- und Aussteigen versichert sind,

so hat der Verletzte zur Geltendmachung seiner Ersatzansprüche doch keine rechtlich und gesetzlich festgelegte Handhabe und ist lediglich insofern auf den guten Willen der Reichspost angewiesen, als es in deren Belieben steht, dieses Versicherungsverhältnis aufrechtzuerhalten oder aufzulösen. Das der Post zustehende Privileg vor den privaten Kraftfahrlinien, die auf Grund des Beförderungsvertrags den verletzten Passagieren den Körper- und Sachschaden voll ersetzen müssen und denen, da es sich um Vertragshaftung handelt, der Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. nicht möglich ist, ist deshalb eine jedem Gerechtigkeitsgefühl widersprechende Regelung.

Dritter Teil.

Die Ausgleichungsansprüche.

A. Verhältnis nach aussen.

Die grundlegende Bestimmung für das Verhältnis mehrerer Ersatzpflichtiger nach außen, dem Ersatzberechtigten gegenüber, ist § 840 BGB. Die mehreren Ersatzpflichtigen haften aus unerlaubter Handlung für den dadurch entstandenen Schaden als Gesamtschuldner. Diese Bestimmung ist auch in den Fällen mehrerer aus dem KFG., LVG. und HPG. Haftenden anzuwenden, da sie nicht nur für die Haftung aus unerlaubter Handlung, sondern auch für eine vom Verschulden unabhängige gesetzliche Haftpflicht gilt, die einer unerlaubten Handlung im Sinne des § 840 BGB. gleichzusetzen ist. § 840 BGB. gilt schließlich auch da, wo die mehreren Verantwortlichen aus verschiedenen[16]) Rechtsgründen haften (vgl. hierzu RGR. Komm. § 840 BGB. Anm. 1). Der aus einem Betriebsunfall der drei Verkehrsmittel Verletzte und demnach Ersatzberechtigte kann also jeden der mehreren Ersatzpflichtigen nach seiner Wahl auf den ganzen Schaden in Anspruch nehmen.

B. Verhältnis der mehreren Ersatzpflichtigen untereinander.

I. Nach BGB.

Nach § 426 BGB. sind im Innenverhältnis die mehreren Ersatzpflichtigen zu gleichen Teilen verpflichtet, aber nur, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Diese anderweitige gesetzliche Regelung bringt für das KFG. der § 17, für das LVG. der § 27, für das HPG. die Auslegung des § 1.

II. Nach KFG.

§ 17 KFG. sieht für den internen Verteilungsmaßstab zwischen mehreren Ersatzpflichtigen ganz andere Grundsätze vor als § 426 Abs. I S. 1 BGB. Das RG. legt diesen Unterschied in seiner Entscheidung Bd. 92, 143 folgendermaßen dar:

[16]) Ausgenommen sind hier natürlich Schuldverhältnisse, denen die Merkmale eines echten Schuldverhältnisses fehlen, weil von einem Gesamtschuldverhältnis hier in Wirklichkeit überhaupt nicht die Rede sein kann, da es an dem begrifflich notwendigen Einheitsverhältnis fehlt (sog. unechte Gesamtschuldverhältnisse). Vgl. hiezu RG. 70, 205; 77, 323.

„§ 17 KFG. schaltet für sein Gebiet den allgemeinen Verteilungsmaßstab nach Kopfteilen aus und setzt an seine Stelle den besonderen des Maßes der Verursachung durch die Betriebsgefahren und deren Erhöhung durch ein Verschulden der beteiligten Personen. Die Rechtssprechung hat aber auch für alle anderen Fälle durch entsprechende Anwendung der Vorschriften über das mitwirkende Verschulden den allgemeinen Maßstab der Verteilung durch den der Festsetzung nach Maßgabe der vorwiegenden Verursachung und Verschuldung ersetzt, so daß der allgemeine Maßstab nur noch aushilfsweise Platz greift, wenn ein besonderer in den Verhältnissen begründeter Maßstab fehlt.“ Die Berechtigung zu dieser Auslegung ist aus dem Nebensatz des § 426 Abs. I BGB., „soweit nicht ein anderes bestimmt ist“, abgeleitet.

Als ersatzpflichtige Personen kommen in Frage eine Mehrheit von Kraftfahrzeughaltern unter sich oder solche mit Tierhalter oder einem Eisenbahnunternehmer. Die Schadens-Ausgleichung der mehreren Fahrzeughalter untereinander bestimmt sich nach § 17 Abs. I S. 1 KFG. nach dem Grundsatz der überwiegenden Verursachung. In Satz 2 ist der Fall geregelt, daß der Schaden nicht einem Dritten, sondern einem der beteiligten Fahrzeughalter selbst zugestoßen ist. Abs. II dehnt die Anwendung dieser Bestimmungen des Abs. I auch auf den Fall aus, daß der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder eine Eisenbahn verursacht wird (RG. 96, 130).

Ausgleichungsfälle.

In Frage kommen hier bei einer Unfallsverursachung:

1a) das Zusammenwirken mehrerer Kraftfahrzeuge,
1b) das Zusammenwirken eines Kraftfahrzeugs mit einer Eisenbahn oder einem Tier.

Verletzt kann sein:

2a) ein Unbeteiligter,
2b) ein Beteiligter und zwar:
   1. ein Fahrgast sowohl eines Kraftfahrzeugs, wie auch einer Eisen- bzw. Straßenbahn, eines Fuhrwerks,
   2. der Fahrzeug- oder Tierhalter bzw. der Betriebsunternehmer.

Zu 1a. Das Gesetz selbst bestimmt als Voraussetzung, daß der Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht worden ist und daß die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz verpflichtet sind. Es muß also beim Betrieb mehrerer Kraftfahrzeuge ein Schaden durch einen Unfall entstanden sein, an dessen Entstehen mehrere Fahrzeuge beteiligt waren, ferner müssen gegeben sein mehrere Halter dieser mehreren Fahrzeuge, nicht etwa mehrere Halter *eines* Fahrzeugs, ein Fall, der die Anwendung des § 426 BGB. (gleiche

Anteile) zur Folge haben würde. Die Ausgleichungsvorschrift des § 17 KFG. findet weiterhin nur dann Anwendung, wenn die mehreren Halter auf Grund Gesetzes für den Schaden haften, also sowohl auf Grund des KFG. selbst, wie auch der entsprechend anzuwendenden Bestimmungen des BGB. über unerlaubte Handlung. Vertragliche Schadenshaftung fällt nicht unter den Begriff einer gesetzlichen Schadensersatzpflicht (vgl. RG. 82, 436; 96, 68). Der Ersatzberechtigte muß ein Dritter, nicht etwa einer der Halter selbst, sondern entweder ein vollständig Unbeteiligter oder ein Fahrgast oder ein beim Betrieb Beschäftigter sein, allerdings mit der Maßgabe, daß, wenn der Dritte Fahrgast oder eine beim Betrieb beschäftigte Person ist, dieser der Halter nicht auf Grund KFG. (§ 8), sondern nur aus unerlaubter Handlung haftet.

Schädigung eines Dritten bzw. eines Fahrgastes oder eines beim Betrieb Beschäftigten.

Die Ausgleichung selbst hängt, wie das Gesetz bestimmt, von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem andern Teil verursacht worden ist. Das KFG. ist in seiner Ausdrucksweise etwas ungenauer als das LVG., das nicht von einer „vorwiegenden", sondern in § 27 von einer „überwiegenden" Verursachung spricht. Im Sinne und in der Auslegung ist jedoch in beiden Gesetzen das gleiche gemeint: Ueberwiegend bzw. vorwiegend ist der Schaden von dem verursacht, der die mehreren oder die schwerwiegenderen Ursachen zur Entstehung des Unfalls gesetzt hat. Als Richtschnur für die gegenseitige Abwägung dienen die im Recht 1915 Nr. 2150 festgelegten Normen: „Die umfassende Abwägung aller Umstände gegeneinander, wie sie § 17 im Auge hat, umfaßt die Zustände, unter denen sich der Unfall abspielte, die Vorgänge, von denen er begleitet war, und die Handlungen und Unterlassungen der Beteiligten, die für sein Eintreten verursachend mitgewirkt haben nebst den diesen Personen etwa zur Last fallenden Verfehlungen gegen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt."

Als Ergebnis kann also der Schaden auf die Beteiligten gleichmäßig verteilt werden, es kann aber ebenso einer der Beteiligten, dessen Mitverursachung im Verhältnis zu dem der anderen verschwindend gering ist, von der Ersatzpflicht gar nicht betroffen werden.

Wie bereits ausgeführt, ersetzt die Bestimmung des § 17 für den internen Ausgleich den § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB. Der Satz 2 dieses Paragraphen greift aber wieder weiter, er dient zur Regelung des Verhältnisses der Ersatzpflichtigen und des Ersatzberechtigten, er bestimmt, daß bei Zahlungsunfähigkeit eines der Gesamtschuldner der Ausfall von den übrigen zur Aus-

gleichung verpflichteten Schuldnern zu tragen ist. Dies gilt auch neben § 17 KFG., für den Fall eines zahlungsunfähigen Schuldners ist dessen Ausfall von den übrigen Ersatzpflichtigen zu tragen (vgl. RG. 92, 143).

Schädigung eines der beteiligten Halter.

Die gleichen Grundsätze, wie sie oben genannt sind, gelten, wenn der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden ist, von der Haftpflicht, die für einen anderen von ihnen eintritt (§ 17 Abs. 1 Satz 2 KFG.), es findet also auch hier eine Ausgleichung statt, die Ausgleichungspflicht besteht zwischen dem verletzten Halter und den anderen beteiligten Haltern. Es kann aber hier dem Verletzten nicht nur sein eigenes Verschulden entgegengesetzt werden (§ 254 BGB.), sondern auch die Tatsache, daß er eine Betriebsgefahr gegeben hat, die mitbestimmend bei der Entstehung des Unfalls war. Dieser Satz 2 des § 17 KFG. ist ein Sonderfall des § 9 KFG., der ja, weil er nicht das Innenverhältnis mehrerer Gesamtschuldner regelt, sondern vom mitwirkenden Verschulden des Verletzten spricht, nicht zu den Ausgleichungsbestimmungen gehört. Vorliegendenfalls kann dem Verletzten als Gegengewicht für seine Ansprüche die Gefährlichkeit seines Betriebs entgegengesetzt werden, die von einem Verschulden unabhängig ist, er kann mittels dieser Einrede einen Teil des Schadens mitzutragen haben. Eine Voraussetzung aber in diesem Falle ist das Vorhandensein einer Ersatzpflicht auf seiten des geschädigten Beteiligten, es kommt also darauf an, ob der verletzte Halter, wenn der Unfall einen Dritten betroffen hätte, in seiner Eigenschaft als Halter diesem ersatzpflichtig geworden wäre (RG. 96, 68). Eine Schadensanrechnung würde nur dann unterbleiben, wenn dem verletzten Halter eine der in § 7 Abs. 2 KFG. festgelegten Exkulpationsmöglichkeiten zur Seite stünde.

Zu 1b. Für den Fall, daß ein Schaden entsteht durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder eine Eisenbahn, gelten gleichermaßen die Vorschriften des § 17 Abs. 1 KFG., d. h. im Innenverhältnis zwischen Kraftfahrzeug- und Tierhalter oder Kraftfahrzeughalter und Eisenbahnunternehmer entscheidet für die Ausgleichung des entstandenen Schadens die überwiegende Verursachung eines der Haftpflichtigen.

Die Voraussetzungen sind die gleichen wie die unter „zu 1a“ ausgeführten, der einem Dritten entstandene Schaden muß durch das Zusammenwirken der kraft Gesetzes Haftpflichtigen entstanden sein. Weitere Voraussetzung für die Ausgleichung ist natürlich, daß bei einem der beteiligten Ersatzpflichtigen nicht ein Umstand gegeben ist, der diesen schon kraft Gesetzes von der Haftpflicht befreit, also beim Kraftfahrzeughalter unabwendbares Ereignis, Schnelligkeitsgrenze seines Fahrzeugs usw., beim

Tierhalter die Haustiereigenschaft des Tieres, dessen Zweckbestimmung für den Beruf oder die Erwerbstätigkeit des Halters und die Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und endlich beim Eisenbahnunternehmer höhere Gewalt.

Ausgleichung zwischen Kraftfahrzeug- und Tierhalter.

§ 840 Abs. 3 BGB. stellt den Tierhalter, wenn ein Unfall durch das Zusammenwirken mehrerer entstanden ist, von der Haftung frei. Diese Freistellung hebt § 17 Abs. 2 KFG. nun seinerseits für das Verhältnis zwischen Kraftfahrzeug- und Tierhalter auf, d. h. der Tierhalter ist dann ausgleichungspflichtig, wenn der Schaden durch sein Tier mitverursacht und der Tierhalter kraft Gesetzes haftpflichtig ist. Dies ist nicht der Fall, wenn:

a) das Tier den Schaden nicht durch ein von seiner Tiernatur getriebenes willkürliches Tun herbeigeführt hat. Um ein nicht willkürliches Tun eines Tieres handelt es sich dann, wenn eine ein solches ausschließende unwiderstehliche Gewalt über das Tier hereinbricht, ferner, wenn das Tier dem Willen und der Leitung eines Menschen folgt oder wenn es bloß als mechanisches Werkzeug den Unfall mitverursacht hat (vgl. RGR. Komm. Anm. 2 zu § 833 BGB.; RG. 54, 73);

b) der Tierhalter infolge Vorliegens der Voraussetzungen des § 833 Satz 2 BGB. nicht ersatzpflichtig ist. Liegen diese Voraussetzungen auf seiten des Tierhalters vor, dann kommt eine Ausgleichung zwischen ihm und dem Kraftfahrzeughalter nicht zur Anwendung, letzterer hat den Schaden allein zu tragen, da ja die Hauptvoraussetzung des § 17 Abs. 1 KFG. (Haftung des Tierhalters auf Grund Gesetzes) schon nicht gegeben ist. Liegen diese vor, so ist die Gefahr der Tiernatur und das Maß dieser Verursachung mit der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs abzuwägen und untereinander auszugleichen. Die Durchführung der Ausgleichung ist die gleiche wie unter „zu 1a".

Ausgleichung zwischen Kraftfahrzeughalter und Eisenbahnunternehmer.

Die zur Ausgleichung erforderliche gesetzliche Haftpflicht ist ausgeschlossen bei Vorliegen höherer Gewalt und eigenen Verschuldens des Verletzten. Liegen derlei Gründe nicht vor, so sind für die Ausgleichung zwischen den beteiligten Ersatzpflichtigen dieselben Leitgedanken, das Abwägen der beiderseitigen Verursachung, maßgebend (vgl. Urteil des RG. vom 8. 11. 1926, Eisenb. E. 45, 211). Ueber die Durchführung der Ausgleichung siehe oben.

Beteiligung des Kraftfahrzeugführers.

Eine den anderen Gesetzen fremde Regelung sieht noch § 18 Abs. 3 KFG. vor, es finden nämlich nach dieser Bestim-

mung, wenn in den Fällen des § 17 KFG. auch der Führer eines Kraftfahrzeugs zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, auf diese Verpflichtung im Innenverhältnis zu den anderen kraft Gesetzes Ersatzpflichtigen die Vorschriften des § 17 KFG. entsprechende Anwendung. Der Führer ist also ein weiterer Beteiligter im Sinne des § 17 KFG.

III. Nach LVG.

Das unter II gegebene Schema gilt auch hier, die Ausgleichungsfälle sind demnach gegeben:

1a) beim Zusammenwirken mehrerer Luftfahrzeuge,
1b) beim Zusammenwirken eines Luftfahrzeugs mit einem Kraftfahrzeug, einem Tier oder einer Eisenbahn.

Verletzt kann sein:

2a) ein Unbeteiligter,
2b) ein Beteiligter und zwar
   1. ein Fahrgast sowohl eines Luftfahrzeugs, eines Kraftfahrzeugs, wie auch einer Eisenbahn, Straßenbahn oder eines Fuhrwerks,
   2. der Halter eines der in Frage kommenden Fahrzeuge, der Unternehmer oder der Tierhalter.

Das Verhältnis dieser mehreren Ersatzpflichtigen nach außen dem Verletzten gegenüber richtet sich auch hier nach § 840 Abs. 1 BGB. Im Innenverhältnis sind diese gemäß § 27 LVG. zur Ausgleichung verpflichtet, auch hier gilt für alle Möglichkeiten in der Unfallsverursachung und in der Person des Verletzten das unter II Ausgeführte. § 27 LVG. geht nur insofern weiter wie § 17 KFG., als er in Absatz 2 die Anwendbarkeit des Absatzes 1 auch dann zuläßt, wenn neben dem Fahrzeughalter „ein anderer" für den Schaden verantwortlich ist, die Bestimmung ist also nicht nur eingeschränkt auf das Mitwirken eines Tierhalters oder Unternehmers. Die notwendigen Voraussetzungen müssen natürlich auch bei dem „anderen" gegeben sein, er muß also in erster Linie kraft Gesetzes für den entstandenen Schaden ersatzpflichtig sein.

IV. Nach HPG.

Im HPG. fehlt eine dem § 17 KFG. und § 27 LVG. analoge Bestimmung, die Ausgleichungsansprüche richten sich hier gemäß § 9 HPG. nach den entsprechend anzuwendenden Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts.

Der wesentlichste Unterschied, der in dieser Beziehung zwischen den drei Gesetzen besteht, ist wohl der, daß das KFG. und das LVG. die Ausgleichung regeln nur zwischen dem jeweiligen Fahrzeughalter und einem durch Gesetz zum Ersatz des Schadens Verpflichteten, während das HPG. auf Grund der

Anwendung der allgemeinen Bestimmungen des BGB. durch eben diese Anwendungsmöglichkeit die Ausgleichung zuläßt mit einem durch Gesetz oder Vertrag Ersatzpflichtigen.

Denkbar sind folgende rechtlichen Beziehungen, wobei als Schema das unter II und III Gegebene zugrunde zu legen ist.

1. Betriebsunternehmer — Ersatzpflichtiger aus unerlaubter Handlung.

Grundsätzlich ist bei der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers, ebenso wie bei der des Kraftfahrzeug- und Luftfahrzeughalters und des Tierhalters davon auszugehen, daß die Haftung aller dieser Personen Gefährdungshaftung ist, die einer unerlaubten Handlung gleichsteht und an sich in ihrer rechtlichen Auswirkung den in den §§ 823 ff. BGB. geregelten unerlaubten Handlungen gleichzustellen ist. Die Folge hiervon ist, daß, wenn ein auf Grund dieser Sonderbestimmungen Haftender neben einem wegen unerlaubter Handlung Haftenden ersatzpflichtig ist, beide gemäß § 840 Abs. 1 BGB. nach außen als Gesamtschuldner haften.

Für die interne Regelung der Schadensverteilung ist maßgebend § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB., der eine Verteilung nach gleichen Anteilen festsetzt, „soweit nicht etwas anderes bestimmt ist". Diese anderweitige Regelung trifft § 254 BGB., der entsprechend anzuwenden ist. Demnach hängt die Verteilung der Schadensquoten im Innenverhältnis von der mehr oder weniger überwiegenden Verursachung des Schadens ab. Für den Betriebsunternehmer, wie auch für die aus den anderen Sonderbestimmungen Haftenden kommt als abwägendes Moment neben den subjektiven (schuldhaftes oder sachwidriges Verhalten) Tatbeständen noch ein objektiver hinzu, der der Betriebsgefahr, den sich der Haftpflichtige auf Grund seiner durch das Gesetz festgelegten Gefährdehaftung anrechnen lassen muß. Jedoch wird diese Mehrbelastung des Betriebsunternehmers dadurch etwas ausgeglichen, daß er, falls er nur aus dem Grundsatz der Gefährdehaftung zum Ersatz herangezogen wird, auch nur bis zu den hier vorgesehenen Grenzen haftet, also nicht für ideellen Schaden oder für Ersatz entgehender Dienste, und daß er, soweit vorgesehen, nur bis zu den gesetzlich festgelegten Höchstgrenzen haftet, während der durch unerlaubte Handlung Verpflichtete auch diese Schäden zusammen mit den anderen bis zum vollen Umfang zu ersetzen hat.

2. Betriebsunternehmer — Kraftfahrzeug-, Luftfahrzeughalter.

Hier sind maßgebend die Sonderbestimmungen der §§ 17, 18 KFG., 27 LVG., es gilt das für diese Fälle unter II, III Ausgeführte.

3. Betriebsunternehmer — Tierhalter.

Eine den §§ 17 Abs. 2 KFG., 27 Abs. 2 LVG. entsprechende Bestimmung fehlt dem HPG., es gelten also für die interne Ausgleichung zwischen diesen beiden Ersatzberechtigten die Bestimmungen des § 840 Abs. 3 BGB., d. h. in ihrem Verhältnis zueinander ist der Eisenbahnunternehmer allein verpflichtet.

Seligsohn ist anderer Meinung. Er führt in Anm. 142 zu § 1 HPG. aus, daß es für das Verhältnis von Eisenbahnunternehmer und Tierhalter zueinander bei der Regel des § 426 Abs. 1 Satz 1 mit entsprechender Anwendung des § 254 BGB. bewendet; demgegenüber führt das RG. in seinem Urteil vom 11. 1. 1915, JW. 1915 S. 324 ff. aus, daß eine derartige Auslegung des § 840 Abs. 2, 3 nur zulässig wäre, wenn aus § 840 Abs. 2, 3 BGB. der allgemeine Grundsatz abgeleitet werden könnte, daß das festgestellte Verschulden vor dem nur vermuteten und vor der Gefährdung die Haftung begründen und das Ausgleichungsrecht ausschließen solle, während bei gleichartigem Haftungsgrund die Ausgleichung unter den mehreren Ersatzpflichtigen nach § 426 BGB. und entsprechend zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem verantwortlichen Tierhalter nach § 254 BGB. einzutreten hätte. Das kann aber in diesem Fall nicht für zulässig erachtet werden, weil die Tatbestände des § 840 Abs. 2, 3 BGB. selbst in ihrem Haftungsgrund nicht gleichartig sind, es geht deshalb nicht an, den Tatbestand des § 1 HPG. den Tatbeständen der §§ 833—838 BGB. im § 840 Abs. 3 BGB. schlechthin einzureihen, es muß vielmehr der Gesetzgebung vorbehalten bleiben, den Grundgedanken des § 254 BGB., wie er in § 17 KFG. (§ 27 LVG.) für das Zusammenwirken von Kraftfahrzeugen (Luftfahrzeugen), Eisenbahn und Tier bei der Verursachung eines Schadens seine Ausgestaltung gefunden hat, auf das Zusammenwirken von Eisenbahn und Tier ohne Beteiligung eines Kraftfahrzeugs (Luftfahrzeugs) zu erstrecken (vgl. hierzu auch RGR. Komm. Anm. 5 und 7 zu § 840 BGB.).

Zweiter Hauptteil.

Aenderungs- und Vereinheitlichungsbestrebungen bezüglich der Verkehrsgesetze unter besonderer Berücksichtigung der Verhandlungen des Deutschen Juristentags vom 12.-15. Sept. 1928.

Die derzeitige gesetzliche Regelung der einzelnen Verkehrsgesetze und die durch das verschiedene Alter dieser Sonderbestimmungen vorhandenen Unterschiede in der Art der Regelung sowohl der haftungsausschließenden Tatsachen als auch des Umfangs der Haftung gab schon des öfteren Anlaß zu Aenderungs- und Vereinheitlichungsvorschlägen. Zum letzten Male wurden diese Fragen in größerem Umfange zur Beantwortung aufgeworfen durch eine Rundfrage des Reichsjustizministeriums, womit sich in der Zeit vom 12. mit 15. September 1928 in Salzburg der Deutsche Juristentag zu befassen hatte. Die Rundfrage des Reichsjustizministeriums lautete: „Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge?" Bevor in eine eingehendere Würdigung dieser Fragen eingetreten wird, seien zur deutlicheren Erfassung der Verschiedenheiten noch einmal die grundlegenden Unterschiede der einzelnen Sondergesetze kurz angegeben:

Das LVG. sieht die weitgehendste Haftung für Unfälle aller Art vor, gleichgültig, ob sie einen Passagier oder einen Nichtpassagier, eine beförderte oder eine nicht beförderte Sache treffen; haftungsausschließend ist einzig und allein die Tatsache eigenen Verschuldens des Verletzten. Wesentlich enger gefaßt sind die Bestimmungen des HPG., die eine Haftung für Sachschäden überhaupt nicht vorsehen und die im HPG. vorgesehene Haftung ausschließen bei eigenem Verschulden des Verletzten oder bei Vorliegen höherer Gewalt. Ein weiterer Unterschied im Vergleich zum LVG. und KFG. ist der, daß das HPG. auf Grund ausdrücklicher gesetzlicher Regelung (§ 5) einen etwaigen vertraglichen Ausschluß der Haftung von vorneherein als ungesetzlich und nichtig erklärt. Das KFG. ist das engst umgrenzte Gesetz, es schließt die Haftung aus für durch das Fahrzeug beförderte Personen und Sachen, weiter für Betriebsangestellte, bei Verursachen des Unfalls durch ein Fahrzeug mit genau festgelegter Höchstgeschwindigkeit (20 km pro Stunde) und endlich bei eigenem Verschulden des Verletzten oder bei Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses.

Es ergibt sich also aus dem eben Angeführten, daß die drei Sondergesetze, für die die gleiche Ursache, nämlich der „Betrieb" der Fahrzeuge haftungsbegründend ist, in ihren Auswirkungen grundsätzliche Verschiedenheiten aufweisen. Es lag daher nahe, anzustreben, diese drei gesetzlichen Bestimmungen inhaltlich einander anzugleichen und bestehende Unterschiede zu beseitigen. Dieses Ziel hat sich, wie erwähnt, auch der Deutsche

Juristentag in seinen Verhandlungen in Salzburg gesetzt. Es dürfte daher zweckmäßig sein, die bedeutendsten Gutachter und Referenten zu dieser Frage zu hören. Zur Begutachtung aufgeworfen war die Frage, ob sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge empfiehlt; die Gutachter hatten also Stellung zu nehmen, ob eine Neuregelung und, wenn ja, eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze der einschlägigen Gesetze zu befürworten sei. Der Hauptreferent auf deutscher Seite war Rechtsanwalt Dr. Friedrich Wussow, Berlin, für die österreichischen Rechtsverhältnisse sprach Universitätsprofessor Dr. Robert Bartsch, Wien. Im Rahmen der vorliegenden Abhandlungen interessieren in erster Linie die Ausführungen von Dr. Wussow. Der Referent sprach sich für eine zusammenfassende Neuregelung, also für eine formelle und materielle Vereinheitlichung der Sondergesetze aus und nahm zu den hauptsächlichsten Unterschieden in den Haftpflichtgrundsätzen im einzelnen folgendermaßen Stellung.

I. Referate und Gutachten.

Dr. Wussow.

I.

A. Begrenzung der haftungsbegründenden und haftungsbeschränkenden Tatsachen.

Als wichtigsten Unterschied in den Verkehrshaftpflichtgesetzen bezeichnet Dr. Wussow die verschiedene Befreiungsmöglichkeit von der Haftpflicht. Diese ist zurzeit noch so geregelt, daß neben der im KFG. und LVG. vorgesehenen Ausdehnung der Haftpflicht auf Sachschäden und neben dem in sämtlichen drei Gesetzen gegebenen Einwand des eigenen Verschuldens des Verletzten der Betriebsunternehmer einer Eisen- bzw. einer Straßenbahn sich durch den Einwand der höheren Gewalt, der Halter eines Kraftfahrzeugs durch den des unabwendbaren Ereignisses, der eines Luftfahrzeugs durch keinen von beiden von der Haftpflicht befreien kann. Als Schlußfolgerung längerer Ausführungen betont Dr. Wussow, daß bei den Verkehrsgesetzen der Rechtsgrund für die Sonderhaftung allein die besondere Gefährlichkeit der Betriebe sei und zwar gleichmäßig für alle, so daß also kein Grund dafür bestünde, daß die Grundvoraussetzungen der Haftung oder richtiger die haftungsbeschränkenden Tatsachen und auch der Umfang der Haftung bei den verschiedenen Betriebsarten verschieden geregelt seien. Die vom Referenten vorgeschlagene Neufassung der Bestimmung über Haftungsausschluß geht dahin, als haftungsausschließende Momente eigenes Verschulden des Ver-

letzten und unabwendbares Ereignis in das Einheitsgesetz aufzunehmen, wobei bei der Wahl zwischen unabwendbarem Ereignis und höherer Gewalt der Umstand ausschlaggebend war, daß das RG. an die Voraussetzungen der höheren Gewalt einen sehr strengen Maßstab legt und namentlich den für die Praxis besonders wichtigen Satz aufgestellt hat, daß Ereignisse, die in einer Großstadt mit gewisser Häufigkeit aufzutreten pflegen, als Fälle höherer Gewalt nicht gewertet werden können (RG. 50, 92; 95, 64), demnach dieser Einwand für einzelne Arten von Fahrzeugen, besonders Straßenbahnen, nicht mehr in Betracht käme und damit in seiner Durchschlagskraft zugunsten des Betriebsunternehmers fast vollständig bedeutungslos geworden sei.

Die Frage des Reichsjustizministeriums, ob es sich empfiehlt, an Stelle des Halters den Eigentümer des Fahrzeugs haften zu lassen, beantwortet Dr. Wussow dahingehend, daß es zweckmäßig sei, es bei der bisherigen Regelung zu belassen und den Halter bzw. Betriebsunternehmer für durch Fahrzeuge verursachte Unfälle in erster Linie haften zu lassen. Halter ist derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird, also der „ökonomisch am Betrieb unmittelbar Interessierte". Die Anregung, die Dr. Wussow zu dieser Frage gab, geht darauf hinaus, als ergänzende Bestimmung eine gesetzliche Vermutung in das neue Einheitsgesetz aufzunehmen dahingehend, daß der Eigentümer im Augenblick des Unfalls der Halter sei und daß ihm der Gegenbeweis aufgebürdet werde, da für den Geschädigten die Aufklärung des Rechtsverhältnisses in diesem Punkt ungleich schwerer sei als für den Eigentümer.

Die Führerhaftung des § 18 KFG., eine den beiden anderen Gesetzen fremde Regelung, in das neue Einheitsgesetz zu übernehmen und damit auf die anderen Gesetze auszudehnen, hält Dr. Wussow für unzweckmäßig. Begründet wird diese Ansicht damit, daß sie in erster Linie dem Grundgedanken der Gefährdungshaftung der Verkehrsgesetze widerspricht, da dieses Haftungsprinzip auf der Erwägung beruht, demjenigen, der in seinem Interesse den gefährlichen Betrieb unternimmt, den Schadensausgleich aufzulegen. Die weitere Begründung Dr. Wussows beruht auf dem rein praktischen Moment, daß ein Ersatzanspruch gegen den Führer meist wegen dessen geringer finanzieller Leistungsfähigkeit und -möglichkeit ohne wirtschaftlichen Erfolg bleibt, daß ferner neben dem Führer auch der Halter haftet und im Endergebnis eben doch die Halterhaftung dem Verletzten den erstrebten Schadensersatz bringt.

B. Umfang der Haftpflicht.

1. Sachschäden.

Dr. Wussow empfiehlt für das neue Einheitsgesetz eine dem § 7 KFG. entsprechende Bestimmung aufzunehmen, dem-

nach die Sachschadenshaftung auch auf Eisenbahnen und Straßenbahnen auszudehnen, mit den zugunsten des Halters bzw. Betriebsunternehmers vorgesehenen Enthaftungsmöglichkeiten.

2. Insassenhaftung.

Bereits im Hauptteil vorliegender Abhandlung wurde des öfteren auf den schon bei Einführung des KFG. scharf bekämpften und heute erst recht merkwürdigen und unverständlichen § 8 Abs. 1 KFG. hingewiesen. Diese Bestimmung, die einer durch ein Kraftfahrzeug beförderten oder beim Betrieb eines solchen Fahrzeugs tätigen Person im Falle eines Unfalls keinerlei Schadensersatz aus dem Sondergesetz gewährt und sie zur Geltendmachung ihrer Ansprüche auf die allgemeinen Vorschriften über Vertrag und unerlaubte Handlung verweist, wurde bei der Schaffung des Gesetzes aus der Erwägung heraus aufgenommen, daß der Verletzte die Gefahr freiwillig übernommen habe, während die Eisenbahn ein für den Verkehr unentbehrliches Beförderungsmittel bilde. Es mag dahingestellt bleiben, ob nicht schon im Jahre 1909 diese Begründung sehr vager Art war, heute ist sie unhaltbar. Heute ersetzen Autoomnibusse auf weiten Strecken die Bahn, sie leisten Zubringerdienste für diese sowohl bezüglich Personen wie auch Sachen, sie ergänzen in Großstädten die Straßenbahnen, denen es auch nicht annähernd mehr möglich ist, den Verkehrsansprüchen ausgedehnter Metropolen zu genügen, sie sind, kurz gesagt, Ergänzung und Ersatz von Eisen- und Straßenbahn. Schon aus diesen rein praktischen Erwägungen heraus kann bei einer Neuregelung der Verkehrsgesetze an eine dem § 8 Ziff. 1 KFG. ähnliche Bestimmung nicht mehr gedacht werden. Dr. Wussow betont aus ebensolchen Gründen in seinem Gutachten, daß es unverständlich wäre, wollte man diesen Paragraphen in das Einheitsgesetz übernehmen; der Referent dehnt seinen Standpunkt mit Recht auch auf die nicht im gewerbsmäßigen Betrieb stehenden Kraftfahrzeuge, auch auf Gefälligkeitsfahrten und -transporte aus mit der Begründung, daß die Gefährdungshaftung auf dem Grundgedanken beruhe, Schutz zu gewähren gegen die erhöhte Gefährlichkeit gewisser Betriebe, die wegen ihres überwiegenden volkswirtschaftlichen Nutzens zuzulassen seien, und daß es diesem Grundgedanken widerspräche, die Haftung einem Personenkreis gegenüber nur deshalb auszuschließen, weil dieser sich solcher Betriebsmittel nach ihrer Zweckbestimmung bediente. Ebensowenig ist natürlich der Haftungsausschluß gegenüber Personen gerechtfertigt, die beim Betrieb von Kraftfahrzeugen tätig sind. Dem § 2 HPG. liegt als Motiv die Erwägung zugrunde, gerade den in Fabriken, Bergwerken usw. beschäftigten Angestellten und Arbeitern einen größeren Schutz ihres Lebens und ihrer Gesundheit zu verleihen, dem § 8 Ziff. 1 KFG. liegt als Motiv zugrunde die Erwägung, daß derjenige, der bei einem Kraftfahrzeugbetrieb beschäftigt

ist, deshalb, weil er sich in einem solchen Betrieb beschäftigen läßt, auch die volle Gefahr für einen etwaigen Unfall selbst zu tragen hat — eine gesetzgeberische Unlogik, die je eher, desto besser, aus der Welt zu schaffen ist.

3. § 8 Ziffer 2 KFG.

Die Freistellung von Kraftfahrzeugen mit weniger als 20 km Stundengeschwindigkeit bezeichnet Dr. Wussow mit Recht als unbegründet, da gerade bei diesen Fahrzeugen das höhere Eigengewicht, hohe Explosionsgefahr infolge Mitführens großer Mengen von Betriebsstoff und, wie bei den anderen Kraftfahrzeugen, die Möglichkeit des Versagens von maschinellen Einrichtungen, der Steuerung, der Bremsvorrichtungen, das Platzen von Reifen usw. Gefahrenmomente sind, die in keiner Weise die Begünstigung solcher Fahrzeuge gegenüber anderen Kraftfahrzeugen als gerechtfertigt erscheinen lassen.

4. Ziffernmäßige Begrenzung des Haftungsanspruches.

Die Höchstsummen der Haftungsansprüche in den einschlägigen Sondergesetzen erscheinen Dr. Wussow als nicht ausreichend, da sie nach seiner Ansicht die Existenzgrundlagen des durch einen Betriebsunfall Geschädigten nicht in genügender Weise sicherstellen. Neben dem Vorschlag der ziffernmäßigen Neufassung ist als bemerkenswerteste Anregung anzusehen, von der Festlegung eines starren Höchstbetrages der Rente mit Rücksicht auf die völlig verschiedene Lebenslage der Verletzten Abstand zu nehmen.

Die Staffelung im neuen Einheitsgesetz wäre demnach folgende:

I. Kapitalsentschädigung.

a) Bei Einzelunfällen höchster Kapitalbetrag 60 000 RM. (jetzt im KFG. und LVG. 25 000 RM.),
b) bei Mehrheitsunfällen höchster Kapitalbetrag 180 000 RM. (jetzt im KFG. und LVG. 75 000 RM.).

II. Rentenentschädigung.

a) Bei Einzelunfällen: für die Bemessung der Jahresrente wird ein jährlicher Schadensbetrag bis zu 3000 RM. voll, der überschießende jährliche Betrag bis zu 6000 RM. zu 50 %, der über 6000 RM. hinausgehende jährliche Schadensbetrag zu 25 % erstattet, jedoch beträgt die Höchstrente 10 000 RM. jährlich (jetzt in beiden Gesetzen 1500 RM. jährlich fest);
b) bei Mehrheitsunfällen beträgt die Höchstsumme der gesamten Jahresrenten 20 000 RM. (jetzt in beiden Gesetzen 4500 RM. jährlich).

III. Sachbeschädigungen.

Höchste Haftungssumme, auch bei einer Mehrheit von Sachbeschädigungen 10 000 RM. (jetzt in beiden Gesetzen 5000 RM.).

5. Die übrigen Vorschriften über den Umfang der Haftung.

Die übrigen Vorschriften über den Haftungsumfang sind in den drei Sondergesetzen einheitlich geregelt. Dr. Wussow empfiehlt diese Bestimmungen mit kleinen Ausnahmen ohne Veränderung in das Einheitsgesetz aufzunehmen. Vorgeschlagen wird, daß auch dem Haftpflichtigen das Recht zugebilligt werden soll, statt Rente Kapitalsabfindung zu leisten, die hierfür herangezogenen Gründe sind: verhältnismäßig übergroße verwaltungsmäßige Belastung des Haftpflichtigen, Schwierigkeit der Rentenübermittlung infolge ausländischen Wohnsitzes (entweder des Verpflichteten oder Berechtigten), Geringfügigkeit des jeweils fälligen Rentenbetrags, bessere wirtschaftliche Verwendbarkeit und Ausnützungsmöglichkeit eines größeren Geldbetrages, wie ihn die Kapitalsabfindung darstellt. Demnach wäre auch die Fassung des hier einschlägigen § 843 Abs. 3 BGB. zu ändern.

Die Bestimmung des § 4 HPG. in das neue Einheitsgesetz mitaufzunehmen, hält Dr. Wussow im Hinblick auf § 898 RVO. für unzweckmäßig deshalb, weil auf Grund der allgemein geltenden Sozialversicherungsgesetze eine Ersatzleistung des Unternehmers nur dann in Frage kommt, wenn strafgerichtlich festgestellt worden ist, daß dieser den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat — und selbst in diesem Falle beschränkt sich die Verbindlichkeit des Unternehmers auf den Betrag, um den sie die Entschädigung aus der Unfallsversicherung übersteigt.

6. Voraussetzung für die unbegrenzte Haftung.

Die jetzige gesetzliche Regelung (§§ 16 KFG., 28 LVG., 9 HPG.) gibt dem Verletzten die Möglichkeit, bei Bestehen eines Vertragsverhältnisses zwischen ihm und dem Ersatzpflichtigen über die in den Sondergesetzen festgelegten Höchstgrenzen hinaus den vollen Vermögensschaden ersetzt zu verlangen, wenn ein Schaden infolge schuldhafter Nichterfüllung der Vertragspflichten entstanden ist, und bei einer unerlaubten Handlung kann der Beschädigte nicht nur den vollen Vermögens-, sondern auch den immateriellen Schaden geltend machen; auch kann in diesem Falle ein Dritter Schadensersatz für entgehende Dienstleistungen des Verletzten fordern, zu denen dieser ihm kraft Gesetzes verpflichtet war.

Dr. Wussow befürwortet die abschließende Regelung dieser Frage in dem von ihm vorgeschlagenen neu zu schaffenden Einheitsgesetz und die Uebernahme dieser Bestimmungen mit der Maßgabe, daß die erweiterte Haftung nur für den Fall der unerlaubten Handlung Platz greifen solle. Die Begründung hierfür ist die, daß nach Ansicht des Gutachters eine grundlegende unterschiedliche Behandlung der vertraglichen und außervertraglichen Schadensersatzleistung auf dem Gebiet der Verkehrsunfälle eine

innerliche Berechtigung nicht besitze und im übrigen regelmäßig im Falle der Vertragshaftung, die ein Verschulden erfordert, auch eine unerlaubte Handlung vorliege. Es darf hierzu gleich bemerkt werden, daß diesem Vorschlag Dr. Wussows doch nicht ohne weiteres zuzustimmen ist, da bei dieser Regelung dem Ersatzpflichtigen jederzeit die Möglichkeit eines Exkulpationsbeweises gegeben ist, der die dem Verletzten zugesprochenen Vorteile (immaterieller Schaden, Dienstentgang) wohl in vielen Fällen gegenstandslos zu machen imstande ist. Es müßte diesem eine dem § 278 BGB. entsprechende Schutzbestimmung gegeben werden, was in der vorgeschlagenen Art nicht möglich ist.

C. Zeitliche Begrenzung der Geltendmachung des Anspruches.

Die in den drei Sondergesetzen übereinstimmend festgelegte Verjährungsfrist von zwei Jahren ist nach dem Referat Dr. Wussows beizubehalten. Beginn der Verjährungsfrist ist der Zeitpunkt, in dem der Ersatzberechtigte vom Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt; ohne Rücksicht auf diese Kenntnis verjähren die Ansprüche in dreißig Jahren vom Unfall an. Die Anzeigefrist beträgt zwei Monate. — Neu hierbei ist die Ausdehnung der bisher im KFG. so festgelegten Regelung auf das LVG., das jetzt noch eine Anzeigefrist von drei Monaten vorsieht, und auf das HPG., dem die lange Verjährungsfrist von dreißig Jahren zurzeit noch fremd ist.

D. Vertraglicher Ausschluß der Haftpflicht.

Das Verbot der Enthaftungsmöglichkeit des § 5 HPG. soll im Einheitsgesetz auf Halter und Betriebsunternehmer gewerbsmäßiger Verkehrsbetriebe beschränkt bleiben; private Unternehmer oder Halter von Verkehrsmitteln jeder Art sollen ihre Haftung durch Verträge wie bisher im voraus ausschließen können.

E. Ausgleich unter mehreren Ersatzpflichtigen.

Die Ausgleichungsvorschriften der zurzeit geltenden Sondergesetze sind in ihren Auswirkungen von mehr oder weniger schwerwiegender Unterschiedlichkeit, insbesondere ist der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn mangels einer den §§ 17 Abs. 2 KFG., 27 Abs. 2 LVG. entsprechenden gesetzlichen Regelung insofern wesentlich schlechter gestellt als der Kraftfahrzeug- bzw. Luftfahrzeughalter, als er als Ersatzpflichtiger im Innenverhältnis gemäß § 840 Abs. 3 BGB. allein ersatzpflichtig bleibt. Diese Verschiedenheiten zu beseitigen und der allgemeinen Vereinheitlichung zu unterstellen, erstrebt der Vorschlag Dr. Wussows, der als Maßstab dafür den Grundgedanken des § 17 KFG. vorschlägt: Abhängigkeit der Ausgleichungspflicht der Ersatzverpflichteten von den Umständen, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder

anderen Teil verursacht worden ist. Die Exkulpationsmöglichkeit des § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. soll nach dem Vorschlag des Referenten bei der Ausgleichung ausgeschlossen sein, ebenso die Anwendung des § 840 Abs. 3 BGB., der jetzt schon bei Mitbeteiligung von Kraft- und Luftfahrzeugen nach der Rechtsprechung des RG. und infolge der gesetzlichen Bestimmung dieser beiden Sondergesetze hinfällig und bedeutungslos ist.

Referat Dr. Isaak.

Den Abänderungsvorschlägen Dr. Isaaks ist vorauszuschicken, daß er im Gegensatz zu Dr. Wussow eine formelle Vereinheitlichung der drei Haftpflichtgesetze ablehnt und zwar deshalb, weil einerseits die schärfere Haftung für Luftfahrzeuge und Eisenbahnen innerlich begründet und eine Verwischung dieses Unterschieds keineswegs ratsam sei, andererseits deshalb, weil es zweckmäßig sei, daß in jedem Spezialgesetz neben den Haftpflichtbestimmungen auch die technischen und Verkehrsvorschriften für das betreffende Verkehrsmittel enthalten seien. Diese technischen und verkehrsrechtlichen Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsmittel durch ein Einheitsgesetz zu verallgemeinern, kann nach Ansicht des Referenten vorläufig kaum im Interesse der Rechtspflege liegen.

Zu den einzelnen Gesetzen und den hier in Frage kommenden und vorgeschlagenen Aenderungen nimmt Dr. Isaak wie folgt Stellung:

A. Luftverkehrsgesetz.

Das LVG. als das jüngste der Verkehrsgesetze ist in seinen gesetzlichen Bestimmungen am meisten den zeitgemäßen Ansprüchen angepaßt. Eine Aenderung irgendwelcher Art empfehle sich nicht, demgemäß auch nicht das durch Dr. Wussow vorgeschlagene Enthaftungsmoment des unabwendbaren Ereignisses und die Möglichkeit eines nur gewerbsmäßigen Halters, die Haftung durch Vertrag im voraus auszuschalten, die nach dem derzeit geltenden Recht jedem Halter gegeben sei. Aufgehoben werden solle einzig die Anwendbarkeit des § 831 BGB., dem Dr. Isaak die praktische Bedeutung überhaupt für das gesamte Verkehrsunfallrecht aus wirtschaftspolitischen Gründen abspricht. Eine einschneidende Aenderung sei aber auch deshalb nicht zu befürworten, weil gerade die Luftfahrt infolge ihres internationalen Aktionsradius' über kurz oder lang doch auf eine internationale Regelung angewiesen sei.

B. Kraftfahrzeuggesetz.

An der Haftpflicht der Einzelkraftfahrzeuge soll mit wenigen Ausnahmen vorläufig nichts geändert werden. Reformbedürftig seien nur auf dem Gebiet des Umfanges des Schadensersatzes einige Punkte, die im derzeit geltenden KFG. überhaupt noch

nicht berücksichtigt sind. Den Haftpflichtgesetzen im allgemeinen und dem KFG. im besonderen sei eine den §§ 845, 847 BGB. entsprechende Bestimmung fremd. Nach Ansicht des Referenten ist es schwer einzusehen, warum diese „eminent soziale Bestimmung" in den Haftpflichtgesetzen fehlt und warum der Anspruch darauf nur von dem Zufall abhängen soll, ob der Verletzte in der Lage ist, dem Halter Verschulden nachweisen zu können und einen etwaigen Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. zu entkräften. Um bei diesen beiden Ansprüchen übergroßen Anforderungen der Verletzten vorzubeugen, wird eine Limitierung dieser Ersatzbeträge vorgeschlagen. Die Höchstgrenzen des § 12 KFG. sind auch nach Ansicht Dr. Isaaks als den wirtschaftlichen Verhältnissen nicht entsprechend zu niedrig angesetzt, es empfehle sich namentlich die Rente mindestens dem Gehalt eines höher bezahlten Beamten anzupassen.

Nach Aufnahme dieser vorgeschlagenen Aenderungen wäre die Rechtslage die, daß der Geschädigte Ersatz bekommt für Sachschäden, Heilung, vermehrte Bedürfnisse, Beerdigung, Erwerbsausfall, entgangenen Unterhalt, entgangene Dienste, limitiert durch entsprechend erhöhte Grenzsummen. Diese weitgehende Ersatzpflicht soll an den Tatbestand des Unfalls als solchen geknüpft werden, ohne daß der Nachweis eines Verschuldens vom Verletzten erbracht werden muß. Um die unbeschränkte Haftung Platz greifen zu lassen, also eine Haftung ohne Höchstgrenzen, wird als Voraussetzung Vorsatz und grobe Leichtfertigkeit vorgeschlagen. Bei Kraftfahrzeugunternehmungen gewerblicher Natur (Autoomnibussen), die in vielen Fällen die Eisenbahnen ersetzen, soll mit Ausnahme des immateriellen Schadens, dessen Höhe begrenzt ist, von vornherein voller Ersatz zu leisten, überhaupt ihre Haftung im allgemeinen der der Eisenbahnen gleichzustellen sein. Ferner empfehle es sich, die Haftpflicht auch auf gewerblich oder entgeltlich beförderte Insassen oder auf Personen, die im Dienst oder Auftrag des Halters befördert werden, auszudehnen, soweit nicht die Sozialversicherung Platz greift. Das für Postomnibusse geschaffene Privileg sei ohne jede rechtliche und praktische Berechtigung, deren Haftung soll nach den allgemein gültigen Gesichtspunkten geregelt werden.

Eine Berücksichtigung aller dieser Aenderungen würde zur Folge haben, daß das neue KFG. die Unfallshaftpflicht unter Ausschluß des allgemeinen bürgerlichen Rechts erschöpfend regeln würde. Es würde eine normale Haftpflicht mit limitiertem Schmerzensgeld, mit Ersatz für entgangene Dienste und bei Einzelfahrzeugen mit Beibehaltung angemessener Höchstgrenzen geschaffen werden, wobei, falls Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit gegeben sei, über die gesetzten Grenzsummen hinaus Ersatz des vollen Schadens (auch immateriellen Schadens) verlangt und

zugesprochen werden könnte. Damit würde eine Haftung aus dem bürgerlichen Recht sowohl aus Beförderungsvertrag wie aus unerlaubter Handlung als überflüssig von selbst wegfallen, ebenso auch der Einwand des § 831 BGB.

C. Reichshaftpflichtgesetz.

Im Gegensatz zu Dr. Wussow, der bezüglich der haftungsbeschränkenden Tatsachen die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers der des Halters eines Kraftfahrzeugs angeglichen wissen will, indem er statt Vorliegen einer „höheren Gewalt" das eines „unabwendbaren Ereignisses" genügen läßt, schlägt Dr. Isaak vor, als einziges Enthaftungsmoment für den Betriebsunternehmer eigenes Verschulden des Verletzten zu belassen, das der höheren Gewalt aber zu streichen. Die Gründe, die Dr. Isaak für die Abschaffung dieser Entlastungsmöglichkeit angibt, sind weniger rechtlicher Natur als rein praktische Erwägungen. Er führt an, daß in 41 Jahren höchstrichterlicher Rechtssprechung für Eisenbahnen und Straßenbahnen nur je zweimal das Vorliegen höherer Gewalt angenommen wurde, in zwei Fällen noch dazu mit einer Begründung, die nach der heutigen Ansicht des RG. nicht mehr deren Annahme rechtfertigen würde. Die Wirkung, die eine Beseitigung dieses Einwandes haben würde, würde sich nach Ansicht des Berichterstatters noch auf einem anderen Gebiete zeigen, in der Verminderung unnötiger, zeit- und kostspieliger Prozesse.

Die in der Inflationszeit eingeführten Höchstgrenzen haben ihre — damals bereits nicht anerkannte — Existenzberechtigung verloren, es wäre schon im Interesse der widersprechenden Rechtssprechung von Reichs- und Kammergericht zu begrüßen, wenn durch Gesetz diese strittige Rechtslage geklärt werden würde.

Warum Dr. Isaak die Einführung der Sachschadenshaftung nur für Straßen-, nicht auch für Eisenbahnen fordert, ist nicht ganz erklärlich. Wenn auch auf letzteren befördertes Gut unter den Schutzvorschriften des Frachtvertrags steht, so fehlt es eben doch an einer einheitlichen reichsgesetzlichen Regelung für Schäden an Sachen Dritter, die nach Maßgabe etwa einschlägiger Landesgesetze ersetzt werden oder nicht. Ein über das ganze Reichsgebiet greifendes Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahn ist, soll zweckmäßigerweise doch eben auch *einer* gesetzlichen Norm unterliegen.

Im allgemeinen vertritt der Referent den Standpunkt, daß kein Bedürfnis dafür bestehe, die Haftung des Betriebsunternehmers auf die eines Kraftfahrzeughalters herabzusetzen, sondern eher umgekehrt die Haftung des Kraftfahrzeughalters bis zu gewissen Grenzen der eines Betriebsunternehmers anzugleichen.

Unter Berücksichtigung aller dieser Anregungen ergeben sich zusammengefaßt folgende Aenderungsvorschläge: Für das

ganze Verkehrsunfallsrecht: Ausschluß der Anwendbarkeit des § 831 BGB., ebenso soll auf diesem ganzen Gebiet bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten die Pflicht zum Ersatz des Schadens und dessen Höhe von den Umständen abhängen, insbesondere von der vorwiegenden Verursachung und dem vorwiegenden Verschulden, wobei dem Verhalten des Verletzten das Verhalten seines gesetzlichen Vertreters und der Personen gleichsteht, die er zur Führung eines Verkehrsmittels oder zu einer sonstigen Verrichtung bestellt, wenn das Verhalten in Ausführung der Verrichtung in Erscheinung getreten ist. Das Verhalten von Deliktsunfähigen wird nur insoweit berücksichtigt, als das Verhalten eines Aufsichtspflichtigen bei der Schadensentstehung mitgewirkt hat oder die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten eine Heranziehung zum Schadensersatz erfordert. Nach den gleichen Grundsätzen soll auch die interne Haftung mehrerer Verursacher auf dem ganzen Verkehrsunfallgebiet geregelt werden; ebenso wenn ein Verkehrsmittelhalter durch einen anderen Verkehrsmittelhalter oder durch eine sonstige Person Schaden erleidet.

Im einzelnen kommt bei den Gesetzen noch in Frage:

1. LVG.:

Keine Aenderung.

2. KFG.:

a) Angleichung der Haftung von gewerblichen Unternehmern (Omnibusse, Postomnibusse) an die Haftung des Betriebsunternehmers einer Eisen- bzw. Straßenbahn,
b) Haftung für gewerblich oder entgeltlich beförderte Fahrgäste und für im Dienst des Halters beschäftigte Personen,
c) Beibehaltung und Erhöhung der Haftungshöchstsummen für Einzelfahrzeuge,
d) Abschaffung der Haftungshöchstsummen für gewerbliche Fahrzeuge,
e) unbeschränkte Haftung des Halters bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit,
f) Haftung für Kraftfahrzeuge beschränkter Geschwindigkeit und Kleinkrafträder wie für Einzelfahrzeuge,
g) Kapitalsabfindungsrecht des Haftpflichtigen aus wichtigen Gründen.

3. HPG.:

a) Beseitigung des Einwands der höheren Gewalt,
b) Abschaffung der Haftungshöchstsummen,
c) Einführung der Sachschadenshaftung bei Straßenbahnen.

Referat Dr. Flechtheim.

Das Referat des Berichterstatters Prof. Dr. Flechtheim, Berlin, gipfelt in folgenden Vorschlägen:

a) Grundsätzliche Aenderungen im LVG. nur zum Zweck der Vereinheitlichung sind nicht angezeigt,
b) keine Vereinheitlichung der für Eisenbahnen, Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge geltenden Befreiungsgründe von der gesetzlichen Haftpflicht,
c) Ausdehnung der gesetzlichen Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen auf Sachschäden aller Art durch Reichsgesetz,
d) Einführung der Insassenentschädigung für die Halter gewerblich benützter Kraftfahrzeuge einschließlich der Reichspost,
e) Begrenzung der Schadensersatzpflicht nach dem Grundsatz des § 12 KFG. auf Höchstsummen für Straßenbahn, nicht für die sonstigen Schienenfahrzeuge,
f) Ausdehnung der gesetzlichen Haftpflicht auf den Ersatz entgangener Dienste entsprechend § 845 BGB., dagegen nicht auf Ersatz von Schmerzensgeld nach § 847 BGB.,
g) Ausdehnung des § 5 HPG. über die Unabdingbarkeit der gesetzlichen Haftpflicht auf die gewerblich benützten Kraftfahrzeuge,
h) Einführung eines Kapitalabfindungsrechts des Haftpflichtigen bei Vorliegen wichtiger Gründe für die gesamte Haftpflichtgesetzgebung,
i) Ausdehnung der Verjährungsgrundsätze und der Anzeigepflicht der §§ 14, 15 KFG. auf sämtliche Schadensersatzansprüche aus Verkehrsunfällen,
k) ergänzende Haftung nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts (Vertrag, unerlaubte Handlung),
l) keine Neuregelung des internen Haftungsausgleiches mehrerer Haftpflichtschuldner.

Neben diesen drei bedeutenden Gutachtern hat eine Reihe von bekannten Juristen und Interessentenverbänden zu dieser Rundfrage Stellung genommen:

Ministerialrat Geheimer Regierungsrat Dr. Müller, Berlin, äußert sich im Deutschen Autorecht 1928 Nr. 19 hierzu insoweit, als er zur Erwägung gibt, ob für die Haftpflicht der Schienenfahrzeuge bei Sachschäden Landesrecht beizubehalten oder durch Reichsrecht zu ersetzen sei, ob aufrechtzuerhalten sei, daß der Eisen- und Straßenbahnunternehmer für den Schaden seiner Fahrgäste, ebenso wie der Luftfahrzeughalter schon auf Grund der Sondergesetze haftet, während dies beim Kraftfahrzeughalter nur bei Vertrag oder unerlaubter Handlung in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des BGB. der Fall ist, weiter, ob aufrechterhalten bleiben soll, daß neben dem Kraftfahrzeughalter auch der Kraftfahrzeugführer (mit Entlastungsmöglichkeit)

haftet, während dies im Verhältnis des Luftfahrzeughalters zum Luftfahrzeugführer nicht möglich ist, ob der Begriff des unabwendbaren Ereignisses im KFG. beibehalten werden soll und endlich, ob die Unstimmigkeit zwischen KFG., LVG. und HPG. über vertragsmäßige Beschränkung des Ersatzanspruchs einer Aenderung bedarf. Die Anregungen Geheimrats Dr. Müller sind im allgemeinen die gleichen wie die von Dr. Wussow und Dr. Isaak, erschöpfen jedoch nicht die zwischen den Sondergesetzen bestehenden Unterschiede. Die Schaffung eines Einheitsgesetzes lehnt Dr. Müller ab.

Landgerichtsdirektor Dr. Eger, Berlin, stellt an die Spitze seiner Abhandlungen[1]), daß von einer formellen Vereinheitlichung der Haftpflichtgesetze Abstand zu nehmen sei und kommt zu folgenden Aenderungsvorschlägen:

1. Auf dem Gebiet des gesamten Verkehrsunfallrechts:

Entsprechende Erhöhung der Haftungsgrenzsummen, Aufnahme einer der den §§ 845, 847 BGB. entsprechenden Bestimmung, Ersetzung des Wortes „Schadens" durch das Wort „Unfall" in den Verjährungsvorschriften des § 14 Abs. I KFG. und § 25 Abs. I LVG., ebenso bei den Vorschriften über Unfallsanzeige (§§ 15 KFG., 26 LVG.).

2. Bei den einzelnen Verkehrsgesetzen:

a) HPG.: Enthaftungseinwand der höheren Gewalt soll ersetzt werden durch den des unabwendbaren Ereignisses, Einführung einer einheitlichen, reichsrechtlich geregelten Haftung für Sachschäden auf allen Schienenfahrzeugen, Aufnahme einer dem § 14 Abs. II KFG. entsprechenden Bestimmung (Hemmung der Verjährung bei schwebenden Verhandlungen), Ausgleichung mehrerer Unternehmer nach den Grundsätzen der §§ 17 KFG., 27 LVG.

b) LVG.: Irgendeine Aenderung mit Ausnahme der unter 1 angeführten sei wegen bevorstehender zwischenstaatlicher Regelung nicht empfehlenswert.

c) KFG.: Einführung der Haftung nach Sondergesetz für Fahrgäste und im Betrieb beschäftigte Personen, kein Haftungsausschluß für Kraftfahrzeuge begrenzter Geschwindigkeit und für Kleinkrafträder, kein vertraglicher Haftungsausschluß, Beseitigung des Privilegs für Postkraftfahrzeuge.

Das von verschiedenen Gutachtern zur Einführung angeregte Recht des Ersatzpflichtigen auf Kapitalsabfindung aus bestimmten wichtigen Gründen lehnt Dr. Eger im Hinblick auf die durch die Inflation gemachten traurigen Erfahrungen streng ab.

[1]) Leipz. Zeitschr. 1928, 1153.

Die Anregungen, die Reichsgerichtsrat a. D. Theodor Meyer zu dem Thema der Vereinheitlichung und Aenderung der Verkehrsgesetze gab, sind folgende:

a) HPG.: Einführung der Sachschadenshaftung und zwar sowohl für beförderte Sachen wie für Sachen unbeteiligter Dritter, Ersetzung des Begriffs „höhere Gewalt" durch „unabwendbares Ereignis, das nicht auf den Einrichtungen des Betriebs beruht", Aufnahme einer dem § 17 KFG. ähnlichen Bestimmung über Ausgleichung zwischen mehreren Eisenbahnunternehmern und sonstigen Schadensersatzpflichtigen, namentlich Tierhaltern, Aufnahme einer dem § 845 BGB. entsprechenden Bestimmung (Ersatz für entgehende Dienste[2]), Kapitalabfindung an Stelle der Rente auch nach Ermessen des Gerichts, nicht also bloß bei Vorliegen eines wichtigen Grundes.

Gegen die Schaffung eines Entlastungsbeweises analog dem § 7 Abs. II KFG. zugunsten der Straßenbahn spricht sich der Gutachter mit der Begründung aus, daß der Nachweis erdenklicher Sorgfalt bei der Straßenbahn viel leichter zu führen sei als beim Kraftfahrzeug, da diese an Geleise gebunden sei, nicht ausweichen könne, bestimmte Haltestellen und Fahrpläne habe, mit verhältnismäßig geringer Geschwindigkeit, wenn auch mit größerer Wucht und langer Bremsstrecke fahre, der Wagenführer also daher nur nachzuweisen brauche, daß er seine Fahrvorschriften beachtet habe, um sich und den Betriebsunternehmer von der Ersatzpflicht zu befreien. Dadurch würde die „Betriebsgefahr" der Straßenbahn als „Schadensursache" (vielleicht besser gesagt als „Ersatzursache") ausgeschaltet.

Die Festsetzung von Höchstgrenzen im § 7a HPG., deren Einführung der Gutachter als Erscheinung des Währungsverfalls bezeichnet, ist, weil unbegründet und unzweckmäßig, zu streichen.

b) KFG.: Die Möglichkeit der Abdingbarkeit der Haftpflicht ist außer bei Gefälligkeitsfahrten durch Aufnahme einer dementsprechenden Vorschrift auszuschließen. Eine absolut unverständliche Anregung geht dahin, die Einengung der Haftpflicht durch die Vorschrift des § 7 Abs. II KFG. aufzuheben; die Begründung dieser Anregung greift ja an sich alle die Momente heraus, die seinerzeit bei der Schaffung des KFG. zu der Einführung der Gefährdungshaftung geführt haben, und wenn

[2]) RGR. Meyer spricht in seiner Abhandlung — Deutsche Richterzeitung 1928 Heft 5 S. 194 — davon, daß er „den Wunsch hätte, daß § 845 BGB. für anwendbar erklärt würde". Im Hinblick auf § 9 HPG. dürfte diese Ausdrucksweise zum mindesten ungenau sein; denn bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen ist § 845 BGB. anwendbar. Es wird sich daher wohl darum handeln — und nur diese Annahme paßt in den Rahmen der Abhandlungen des Gutachters —, eine dem § 845 BGB. entsprechende Bestimmung in das HPG. aufzunehmen mit der Wirkung, daß der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn bzw. Straßenbahn schon aus dem Prinzip der Gefährdungshaftung für Schäden dieser Art zu haften hat.

man eben schon damals, um die strenge Haftung des Halters etwas abzudämpfen, Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen hat wie die des § 7 Abs. II, so ist in der jetzigen Zeit doch wahrlich kein Grund dafür zu finden, seine Haftung noch zu verschärfen, indem man ihm seine fast ausschließliche Enthaftungsmöglichkeit noch nimmt. RGR. Meyer schließt mit den Worten: „Es ist nur in der Ordnung, daß der Halter die hohe Gefahr, mit der sein Fahrzeug den Verkehr bedroht, ungeschmälert übernehme", eine Ansicht, der sich sogar in letzter Zeit die höchstrichterliche Rechtssprechung nicht mehr uneingeschränkt angeschlossen hat. Gegen diese Anschauung wendet sich mit durchgreifenden Gründen u. a. Staatsanwaltschaftsrat Grau (vgl. Frankfurter Zeitung 1928, Nr. 666).

Mit Recht bezeichnet der Gutachter als völlig unmotivierte Vorschrift die Bestimmung des § 8 Ziffer 1 KFG., deren Abschaffung er empfiehlt; ebenso spricht er sich, wenn nicht für die Abschaffung, so doch zum mindesten für eine wesentliche Erhöhung der Ersatzgrenzsummen aus. Weiter schließt er bezüglich der Haftung der Postkraftfahrzeuge sich sämtlichen anderen Gutachtern und Referenten an, indem er die Aufhebung dieses Privilegs als ein dringendes Gebot der Notwendigkeit und des Gerechtigkeitsgefühls bezeichnet.

c) LVG.: Bezüglich der Abdingbarkeit der Haftpflicht und bezüglich der Haftungshöchstsätze gelten die gleichen Anregungen wie unter b; was ferner unter a bei den Ausführungen über Aenderungen im HPG. wegen der Uebernahme einer dem § 845 BGB. entsprechenden Bestimmung und der unbedingten Zulassung der Kapitalsabfindung gesagt worden ist, trifft auch hier für das KFG. und LVG. zu.

✶

In großen Umrissen sprechen sich die übrigen Gutachter für verschiedenste Aenderungen in den Sondergesetzen aus, es würde im Rahmen dieser Abhandlungen zu weit führen, sie alle einzeln aufzuführen. Interessieren dürfte als Abschluß noch die Stellungnahme des Deutschen Juristentages zu dem aufgeworfenen Thema.

In erster Linie konnte sich die Versammlung nicht zu einer formellen Zusammenfassung der Sondergesetze entschließen. Nachdem damit die eine Frage in verneinendem Sinne beantwortet worden war, wurde aus der Versammlung heraus der Antrag gestellt, in eine Abstimmung über die zur Debatte aufgeworfenen materiell-rechtlichen Fragen überhaupt nicht einzutreten, was auch angenommen wurde. Obwohl also damit der zweite Punkt und im Zusammenhang auch der ganze Fragenkomplex von der Tagesordnung abgesetzt worden war, konnte doch eine Art Stellungnahme des Juristentages durch die po-

sitive bzw. negative Aufnahme verschiedener Referate festgestellt werden.

a) KFG.:

Was den Umfang und die Ausgestaltung der Kraftfahrzeughaftung betrifft, so ging die allgemeine Meinung dahin, den Schutz des § 7 KFG. auch gewerbsmäßig beförderten Personen angedeihen zu lassen, die maßgeblichen Haftungshöchstsummen zu erweitern, die Unabdingbarkeit der Haftpflicht mindestens bei gewerbsmäßiger Beförderung einzuführen, einen Schadensersatzanspruch wegen entgangenen Gewinns zu gewähren, dem Halter ein förmliches Recht auf Abfindung in Kapital zu geben und endlich die Haftungsprivilegien der Post abzuschaffen. Verneinend wurden verbeschieden die Anregungen, eine Bestimmung über Schmerzensgeld oder gar über Vererblichkeit eines solchen Anspruchs in das KFG. aufzunehmen, eine zwangsweise Haftpflichtversicherung für alle Automobile und Insassenunfallversicherung für alle gewerbsmäßig betriebenen Verkehrsmittel einzuführen, endlich die Haftpflichtgrundsätze im allgemeinen übermäßig zu verschärfen.

b) HPG.:

Die Anregung Dr. Isaaks, die Eisenbahnen bis zur höheren Gewalt haften zu lassen, fand eine Reihe von Anhängern, ebenso bestand Neigung, die Haftung der Straßenbahn durch Einführung bzw. Beibehaltung von Höchstsummen, wenn auch mit höherer Ziffer, zu begrenzen, jedoch Sachschäden nach dem Muster des KFG. reichsrechtlich ersatzfähig zu gestalten.

Die Frage, ob Autobusse wegen ihrer besonderen Schwerfälligkeit und der damit zusammenhängenden Gefährlichkeit für den Verkehr und wegen der meist größeren Kapitalkraft des Unternehmers den Haftpflichtbestimmungen der Straßen- bzw. Eisenbahn unterstellt werden sollen, wurde aus wirtschaftspolitischen Gründen verneint, indem man auf den besonderen volkswirtschaftlichen Nutzen der Autoomnibusse und darauf hinwies, daß die Abwälzung der Haftung auf Versicherungsunternehmungen keinen Gesichtspunkt für eine Haftungserschwerung abgeben könne, weil sich damit jede Haftungserschwerung begründen ließe.

c) LVG.:

Hier hat sich die Versammlung nicht zu irgendwie spezialisierten Vorschlägen geäußert mit der Begründung, daß in das Luftfahrtsrecht noch nicht eingegriffen werden dürfe, weil es zu neu und unerprobt sei, außerdem einer zwischenstaatlichen Regelung entgegensehe.

Ganz im allgemeinen sprach sich der Deutsche Juristentag auch noch für eine grundsätzliche möglichste Angleichung an das österreichische Recht aus, eine Anregung, die ebenfalls zur

Debatte stand, aber mit dem Thema dieser Abhandlungen wohl in keinem oder höchstens so äußerlichen Zusammenhang steht, daß von einem Eingehen auf dieses Gebiet wohl abgesehen werden durfte.

II.

Stellungnahme des Verfassers.

Die Referate und Gutachten zu der vom Reichsjustizministerium aufgeworfenen Frage geben in ihrer Gesamtheit eine Fülle von Anregungen, die bei einer etwaigen Neufassung der Sondergesetze in der Gestaltung der einzelnen Bestimmungen sicherlich praktische Beachtung finden werden. Die Stellungnahme des Verfassers hierzu ist kurz folgende:

In erster Linie handelt es sich wohl darum, sich schlüssig zu werden, ob sich eine formelle Vereinheitlichung der Verkehrshaftpflichtgesetze empfiehlt. Davon ist m. E. aus rein praktischen Gründen schon wegen redaktioneller Schwierigkeiten abzusehen; wenn auch für die Sondergesetze die gleiche Ursache, der „Betrieb", haftungsbegründend ist, so ist doch die Definition dieses Begriffs bei den einzelnen Verkehrsmitteln eine vollständig verschiedene. Ist schon die höchstrichterliche Rechtsprechung schwankend in der Klarlegung dieser Begriffsbestimmung für das KFG., so dürften sich Unklarheiten bei einer Zusammenlegung der in Frage kommenden gesetzlichen Vorschriften wohl kaum vermeiden lassen. Sinn und Zweck solcher Vereinheitlichungsbestrebungen ist aber wohl nicht eine Komplizierung, sondern eine Vereinfachung sowohl im Ausdruck, wie in der Auslegung. Ein weiterer Grund, der für die Belassung dreier selbständiger Gesetze spricht, ist der schon bei dem Referat Dr. Isaaks angegebene: es sind in jedem Spezialgesetz neben den Haftpflichtbestimmungen auch die technischen und Verkehrsvorschriften für das betreffende Verkehrsmittel enthalten, ein Umstand, der gerade beim KFG. vom Richter und Anwalt insofern als angenehm empfunden wird, als er neben den Haftpflichtbestimmungen und als deren Grundlagen die technischen Bestimmungen über das Kraftfahrzeug und die Kraftfahrzeugverkehrsvorschriften ständig in einem und demselben Gesetz vor Augen hat und dadurch stets auf deren inneren Zusammenhang hingewiesen wird. Das gleiche gilt im allgemeinen für das LVG.

Bezüglich der Vorschläge in materieller Beziehung ist folgendes auszuführen:

KFG.

Die grundlegendsten Bestimmungen sind die über den Kreis der ersatzpflichtigen Personen und den Umfang der Haftpflicht.

Es ist zu prüfen, ob die dem Halter zustehenden Einreden des Haftungsausschlusses noch in vollem Umfang aufrechtzu-

erhalten sind. Und hier ist vor allem auf die innere Berechtigung der §§ 7 Abs. II und 8 Ziff. 1 KFG. einzugehen. § 7 Abs. II hat bei den verschiedensten Referenten und Gutachtern verschiedenste Beurteilung erfahren. So plädierte Dr. Wussow für dessen Beibehaltung, während Dr. Isaak einer Beseitigung des Einwandes des unabwendbaren Ereignisses nicht ablehnend gegenüberstand. M. E. muß dem Halter eines Kraftfahrzeugs schon aus einem gewissen Gerechtigkeitsgefühl diese Enthaftungsmöglichkeit erhalten bleiben, außerdem würde das dem Gesetz zugrundeliegende Gefährdeprinzip bei Wegfall dieser Einrede zum reinen Erfolgshaftungsprinzip umgewandelt werden. Ueber die praktische Bedeutung dieses Einwands läßt sich streiten, es mag zugegeben werden, daß er im allgemeinen ziemlich problematischer Natur ist; würde er aber dem Ersatzpflichtigen genommen werden, so würde das eine ausgesprochene Unzufriedenheit, verbunden mit einer weitgehendsten Polemik der beteiligten Kreise zur Folge haben. Und ob das in einer Zeit, die an sich unter dem Schlagwort „Justizkrisis" steht, im Interesse einer gesunden Rechtspflege und Rechtssprechung liegt, mag dahingestellt bleiben.

Ganz anders ist es bei der Frage, ob § 8 Ziff. 1 KFG. aufrechterhalten bleiben soll. Es ist schon des öfteren auf diesen geradezu unhaltbaren Zustand im Verlauf vorliegender Abhandlung hingewiesen worden. Die Erwägungen, die bei der Schaffung dieser gesetzlichen Bestimmung ausschlaggebend waren, treffen heute in gar keiner Weise mehr zu; damals ging man von der Ansicht aus, daß derjenige, der ein Kraftfahrzeug benutzt, auch alle Folgen eines etwaigen Unfalls zu tragen hat, es war dies nach Ansicht des Gesetzgebers wenn auch zwar keine unerlaubte Handlung, so doch mindestens eine grobe Fahrlässigkeit, die der Benützer selbst zu vertreten hatte. Dies kann heute, zu einer Zeit, wo das Kraftfahrzeug unentbehrlichstes Verkehrsmittel geworden ist, nicht mehr angenommen werden. Es entspricht dem Rechtsempfinden nicht nur des Einzelnen, sondern des ganzen Volkes, mit dieser antiquierten Bestimmung aufzuräumen und zum mindesten dem entgeltlich Beförderten die Möglichkeit zu geben, die gleichen Ersatzansprüche geltend zu machen, wie sie einem Dritten dem Ersatzpflichtigen gegenüber zustehen. Das gleiche gilt für eine beim Betrieb des Fahrzeugs beschäftigte Person.

Der Kreis der Ersatzberechtigten ist also zu erweitern.

Das KFG. setzt in seinen §§ 10, 11 den Umfang der Schadensersatzpflicht fest. Ungedeckt bleiben demnach im Rahmen dieses Sondergesetzes die Ansprüche wegen Erschwerung des Fortkommens (§ 842 BGB.), wegen entgehender Dienste (§ 845 BGB.), wegen Schmerzensgeld (§ 847 BGB.) und wegen etwa entgangenen Gewinns, außerdem Ansprüche, die die im Gesetz

festgelegten Höchstsummen übersteigen. Schäden in dieser Art können nur auf dem Umweg über die Vorschriften des BGB. geltend gemacht werden, wenn die hiefür erforderlichen Voraussetzungen (Vorsatz und Fahrlässigkeit, Widerrechtlichkeit) gegeben sind. Im Interesse einer materiellen Vereinheitlichung liegt es daher, die Geltendmachung von Ansprüchen dieser Art, soweit sie dem dem KFG. zugrundeliegenden Gefährdungsprinzip nicht widersprechen, schon durch das Spezialgesetz dem Verletzten zu ermöglichen. Maßgebend für die Entscheidung dieser Frage sind aber nicht nur rein rechtliche, sondern auch wirtschaftliche Erwägungen, besonders solche versicherungstechnischer Art. Es würde eine erhebliche Mehrbelastung der haftungspflichtigen Personen bedeuten, wenn eine Ausdehnung ihrer Ersatzpflicht eine Erhöhung der Versicherungsprämien zur Folge hätte. Dies ist jedoch deshalb nicht der Fall, weil die Versicherungsgesellschaften auch jetzt schon die volle Haftpflicht aus dem bürgerlichen Recht mit decken.

Es kommt nun wohl weiterhin darauf an, klarzustellen, ob es sich empfiehlt, dem Geschädigten auf der Basis des KFG. einen Ersatz für diese bis jetzt noch nicht durch eben dieses Gesetz gedeckten Ansprüche zu geben. Nach § 845 BGB. hat der Ersatzpflichtige dem Dritten, wenn der Verletzte diesem kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war, für die entgehenden Dienste Ersatz in Form einer Rente zu leisten. Diese Verpflichtung zur Dienstleistung besteht in erster Linie bei der ärmeren Bevölkerung (vgl. hierzu §§ 1356 Abs. 2, 1617, 1757 mit 1617, 1705 mit 1617 BGB.) und es hängt von dem Nachweis eines Verschuldens ab, ob dieser Schaden über § 16 KFG. geltend gemacht werden kann — und auch dann noch ist dem Halter die Möglichkeit gegeben, sich durch § 831 BGB. zu exkulpieren. Es ist nicht einzusehen, warum diese Regelung nicht in das KFG. aufgenommen werden soll, zumal es sich bei der sozialen Stellung der hier in Frage kommenden Bevölkerungsklasse nicht um große Schadensbeträge handeln kann. Außerdem würde ja immer noch der Ersatzanspruch, wenigstens bei Privatkraftfahrzeugen, durch Höchstsätze beschränkt werden können.

Anders verhält es sich bei dem Anspruch wegen immaterieller Schädigung (Schmerzensgeld) und wegen entgangenen Gewinnes. Wollten Bestimmungen dieser Art in das Sondergesetz aufgenommen werden, so würden dadurch sicherlich uferlosen Ansprüchen die Wege geebnet, schon deshalb, weil eine genaue ziffernmäßige Festlegung praktisch oft auf große Schwierigkeiten stößt, was bei § 845 BGB. insofern nicht der Fall ist, als sich hier der Durchschnittslohn für Aushilfskräfte zugrundelegen läßt. Zweck und Sinn der Neugestaltung des KFG. ist einerseits, den praktischen Bedürfnissen gerecht zu werden, andererseits aber

doch auch, die Hochflut von Schadensersatzprozessen dieser Art einzudämmen. Schon deshalb ist es empfehlenswert, bei Ersatzansprüchen mit variablen Summen, deren Festsetzung oft dem Ermessen der Gerichte überlassen werden müßte, etwas strengere Voraussetzungen als eben bloß die allgemeine Gefährlichkeit des Verkehrsbetriebes zu verlangen, und als Voraussetzungen solcher Art kämen nur die in Frage, an die das Gesetz im § 823 BGB. den Tatbestand der unerlaubten Handlung knüpft. Diese Ansprüche sind also nur bei Nachweis eines positiven Verschuldens des Halters dem Verletzten zu gewähren.

Wieder sind es rein wirtschaftliche Erwägungen, die zu dem Schluß kommen lassen, daß die in § 12 KFG. festgelegten Höchstsummen der Rente und Kapitalsabfindung den heutigen Verhältnissen in keiner Weise mehr genügen. Vor 1914, zu einer Zeit also, wo die Mark noch ihre volle Kaufkraft hatte, waren die Sätze doppelt so hoch wie jetzt. Es wäre demnach zum mindesten nur gerecht, die Vorkriegssätze in Reichsmark im Gesetz beizubehalten, nicht, wie es tatsächlich der Fall ist, sie auf die Hälfte herabzumindern. Will man die Grenzsummen nicht ganz beseitigen, was bis zu einem gewissen Grad Berechtigung hätte und bei Kraftfahrzeugen, die dem Massenverkehr dienen, sogar unbedingt notwendig wäre, so könnte man den Weg des zwar nicht Gesetz gewordenen schweizerischen Kraftfahrzeuggesetzentwurfes vom 10. Februar 1926 wählen, wonach der Richter die Entschädigung für Erwerbsausfall — aber nur diese — bei ungewöhnlich hohem Einkommen des Beschädigten angemessen ermäßigen kann. Unbedingte Notwendigkeit aber ist eine den heutigen Verhältnissen entsprechende Erhöhung der in § 12 KFG. festgelegten Summen, wobei es natürlich dem Ermessen des Gesetzgebers überlassen bleibt, die Friedenssätze oder die von Dr. Wussow vorgeschlagenen Beträge aufzunehmen. Dadurch würden auch Schäden wegen Erschwerung des Fortkommens einigermaßen gerechter berücksichtigt werden können, eine eigene Bestimmung dieser Art in das Gesetz aufzunehmen, erscheint mir aus den gleichen Gründen wie bei Schmerzensgeld und entgangenem Gewinn nicht empfehlenswert.

Kapitalsabfindung kann nach geltendem Recht nur der Verletzte beanspruchen. Viele Gründe sprechen dafür, auch dem Ersatzverpflichteten unter gewissen Umständen, über deren Berechtigung der Richter zu entscheiden hat, die Möglichkeit zu schaffen, eine an sich geschuldete Rente zu kapitalisieren. In erster Linie wird dadurch vielen Rentenneurotikern unmöglich gemacht, auf Kosten des Haftungspflichtigen zu privatisieren, weiters kommen aber auch noch Gründe wirtschaftlicher Natur hinzu, die die Einführung einer Bestimmung dieser Art befürworten; auf seiten des Berechtigten: bessere wirtschaftliche Verwendbarkeit und Ausnützungsmöglichkeit eines größeren Geld-

betrages, Schaffung einer neuen Existenz; auf seiten des Verpflichteten: übergroße verwaltungsmäßige Belastung; auf beiden Seiten: Geringfügigkeit des jeweils fälligen Rentenbetrages und vor allem Schwierigkeit der Rentenübermittlung infolge ausländischen Wohnsitzes eines von beiden.

Was Kraftfahrzeugunternehmungen mit Omnibussen, Kraftfahrlinien betrifft, so ist hier verschiedentlich angeregt worden, ihre Haftung der für Schienenfahrzeuge gleichzustellen aus der Erwägung heraus, daß sie in vielen Fällen diese ersetzen und wegen ihres größeren Eigengewichts, längeren Bremsweges, verminderter Wendigkeit mindestens ebenso gefährdend wirken wie diese. Ich habe weniger das Empfinden, als ob die eben angeführten Gründe zu einem Vorschlag solcher Art geführt haben, sondern bin vielmehr der Meinung, daß es sich hierbei um ein Zugeständnis handelt, das man vor allem den für Straßenbahnen interessierten Kreisen machen wollte, die ja seit langem vergeblich für ihre Verkehrsmittel eine den Kraftfahrzeugen gleichgestellte Haftung erstreben. Schon aus rein begrifflichen Erwägungen kann m. E. dieser Aenderung nicht zugestimmt werden; denn Krafttahrzeuge bleiben solche, auch wenn sie Omnibusse sind und dem Massenverkehr dienen. Keinem Zweifel unterliegt es jedoch, die im § 8 Ziff. 2 KFG. festgelegte Begünstigung zu streichen; wenn auch ein eine Stundengeschwindigkeit von 20 km nicht übersteigendes Fahrzeug im allgemeinen bezüglich seiner Schnelligkeit weniger gefährdend ist, so sind doch viele andere Momente, die ihrerseits die Gefährlichkeit wieder wesentlich erhöhen (Eigengewicht, Bremsweg usw.). Es empfiehlt sich also, Fahrzeuge dieser Art der gleichen Haftung wie Einzelfahrzeuge zu unterstellen, wobei die vorgeschlagenen Aenderungen auch hier gelten.

Ueber die völlig unberechtigte und unzweckmäßige Bevorzugung von Postomnibussen ist im Verlauf dieser Abhandlung schon so oft gesprochen worden, daß sich ein genaueres Eingehen auf diese Frage wohl erübrigt. Für sie gilt das gleiche wie für Kraftfahrzeuge überhaupt.

Eine dem HPG. entsprechende Bestimmung über das Verbot des vertraglichen Ausschlusses der Haftpflicht in das KFG. zugunsten gewerblich oder entgeltlich beförderter Personen aufzunehmen, wäre empfehlenswert. Bei sogen. Gefälligkeitsfahrten jedoch soll dem Halter diese Möglichkeit gelassen werden.

Dr. Isaak führt in seinem Gutachten aus, daß die Gerichte in der Annahme des Verschuldens zum Zwecke der Anwendbarkeit der Bestimmungen des BGB. einen viel zu weitgehenden Gebrauch machen; er erwähnte, daß bei ungefähr 90 % aller Automobilhaftungsfälle auch ein zivilrechtliches Verschulden hergeleitet worden sei. Es ist richtig und mag zugegeben werden,

daß man im allgemeinen vom Kraftfahrzeugführer geradezu Unmögliches verlangt. Der vom Berichterstatter gemachte Vorschlag aber, die Anwendbarkeit der über das KFG. hinausgehenden Haftungsgrundsätze des bürgerlichen Rechts nur auf grobes Verschulden zu beschränken, dürfte nicht zur Durchführung geeignet sein. Es ist einmal rechtspolitisch bedenklich, die verschuldete und unverschuldete Herbeiführung von Unfällen gleichzusetzen, und außerdem ungerecht, die Haftung des Automobilisten auf grobe Fahrlässigkeit zu beschränken, solange jeder Radfahrer und Fußgänger schon für leichte Fahrlässigkeit haftet. Bezüglich der erweiterten Anwendung der entsprechenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts soll es m. E. daher bei der bisherigen Regelung bleiben, jedoch mit der Ausnahme, daß dem Ersatzpflichtigen die Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831 BGB. genommen wird. Es kann von jedem Verkehrsmittelbesitzer verlangt werden, daß er für seine Leute, namentlich den Führer, einsteht. Die Beweisführung nach dieser Vorschrift ist beschränkt auf den Nachweis sorgfältiger Auswahl und pflichtgemäßer Ueberwachung der Hilfspersonen und dürfte im allgemeinen keiner besonderen Schwierigkeit unterliegen. Gelingt er, so ist der Ersatzberechtigte in der Richtung gegen den Halter auf das Sondergesetz verwiesen oder er kann den Führer in Anspruch nehmen, was bei dessen meist geringer finanzieller Leistungsfähigkeit ohne irgendwelchen Erfolg bleibt. Es sind also auch hier weniger rechtliche als wirtschaftliche Erwägungen, die für eine Beseitigung dieser Vorschrift — und zwar aus dem ganzen Verkehrsunfallsrecht — sprechen.

LVG.

Aus den gleichen Gründen wie oben empfiehlt sich die Einführung der Haftung des Luftfahrzeughalters für Schäden wegen entgehender Dienste, die Einführung des Rechts des Ersatzpflichtigen auf Kapitalsabfindung unter bestimmten Voraussetzungen, eine Erhöhung der festgelegten Höchstsummen und der Ausschluß der Anwendbarkeit des § 831 BGB. Was die Möglichkeit der Abdingbarkeit der Haftung im LVG. anbetrifft, so ist die Regelung heute so, daß diejenigen deutschen Luftfahrtunternehmungen, die von diesem Recht Gebrauch machen, den Fahrgast ihrerseits kostenlos gegen Unfall und zwar bis zu den Höchstgrenzen des LVG. versichern. Der Schutz ist hierdurch sogar noch ein erheblich größerer, insofern als die Versicherung in der Regel auch etwaiges eigenes Verschulden des Fahrgastes mitumfaßt. Aus diesem Grund ist es zweckmäßig, in das LVG. ein Verbot des vertraglichen Ausschlusses der Haftung nicht aufzunehmen oder bloß auf diejenigen Unternehmungen zu beschränken, die den Nachweis einer derartigen privaten Versicherung zugunsten ihrer Passagiere nicht erbringen können.

HPG.

Nach HPG. haftet der Betriebsunternehmer — abgesehen von eigenem Verschulden des Verletzten — nicht bei Vorliegen höherer Gewalt. Höhere Gewalt sind niemals Unfälle, die ihre Ursachen innerhalb des Bahnbetriebs haben, für Entgleisungen, Zusammenstöße usw. wird stets gehaftet. Wie bereits im Referat Dr. Isaaks angeführt, hat das Reichsgericht in 41 jähriger Rechtssprechung bis jetzt nur zweimal bei Eisenbahnbetrieben und zweimal bei Straßenbahnbetrieben das Vorliegen höherer Gewalt angenommen. Daraus geht hervor, daß dieser Einwand fast gar keine praktische Bedeutung hat. Ihn jedoch zu streichen und als Enthaftungsgrund nur eigenes Verschulden des Verletzten zu belassen, würde m. E. dieselben Auswirkungen haben, die ich bei einem etwaigen Wegfall der Einrede des unabwendbaren Ereignisses im KFG. angedeutet habe. Andererseits besteht aber auch kein Grund dafür, statt des Begriffs „höhere Gewalt" den des unabwendbaren Ereignisses in das HPG. aufzunehmen.

Das HPG. gibt im Rahmen seiner Sonderbestimmungen keinen Ersatzanspruch für Sachschäden, für solche an beförderten Sachen gelten die Vorschriften über den Frachtvertrag, an unbeförderten Sachen Landesrecht. Es ist ein unbedingtes Gebot von Rechtseinheitlichkeit, diese Ansprüche durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in das HPG. zu sichern.

Die in der Zeit des Währungsverfalls eingeführten Höchstgrenzen haben ihre Bedeutung verloren, wobei dahingestellt bleiben mag, ob sie damals überhaupt irgendwie gerechtfertigt waren. Trotz verschiedenster entgegenstehender Meinungen bestehen sie heute noch (vgl. RG. vom 18. März 1929, JW. 1929, 2053), allerdings sind die Beträge nicht, wie dies im KFG. und LVG. durch Gesetz vom 30. August 1924, RGBl. II S. 254; VO. vom 10. Oktober 1924, RGBl. II S. 383; VO. vom 12. Dezember 1924, RGBl. I S. 775 geschah, auf Goldmark bzw. Reichsmark umgestellt worden, sie müssen vielmehr durch Berechnung mit der Reichsindexzahl in geltende Währung umgerechnet werden. Ein Bedürfnis für die Einführung dieser Höchstsummen hat m. E. nie bestanden, ebensowenig besteht ein solches für deren Beibehaltung oder gar Umgestaltung.

Im übrigen gelten auch hier die gleichen Anregungen wie oben bezüglich der Einführung einer dem § 845 BGB. entsprechenden Bestimmung, der des Rechts des Betriebsunternehmers auf Kapitalsabfindung und der Ausschaltung der Anwendbarkeit des § 831 BGB.

Diese Ausführungen treffen gleichermaßen für Eisenbahnen wie für Straßenbahnen zu, wobei zusammenfassend noch bemerkt werden darf, daß schon deshalb kein Anlaß besteht, die Haft-

pflicht für Schienenfahrzeuge irgendwie zu mildern, weil nach einer statistischen Aufstellung aus dem Jahre 1927 die deutsche Reichsbahngesellschaft 0,13 % ihrer Betriebsausgaben, die Haftpflichtgemeinschaft deutscher Straßen- und Kleinbahnen, bei der der größte Teil dieser Unternehmungen versichert ist, 0,29 % ihrer Bruttobetriebseinnahmen für Haftpflichtleistungen aufgewendet hat.

Schlusswort.

Wir leben in einem Zeitalter technischer Entwicklungen, wie sie in Art und Umfang nicht anzunehmen war und wie sie auch für die Zukunft nicht vorauszusehen ist. Gesetze, die in dieses Gebiet rechtsbildend eingreifen, haben mit dieser Entwicklung Schritt zu halten. Beweis zu führen, daß das geltende Recht, soweit es hier in Frage kommt, diesem Erfordernis nicht immer genügte, ist in den einzelnen Abschnitten dieser Abhandlung versucht worden. Vor allem hat sich ergeben, daß bei einer etwaigen Neufassung der Verkehrsgesetze nicht nur rechtspolitische, sondern auch wirtschaftspolitische Faktoren maßgebend sind.

Wenn auch die günstige Entwicklung der relativen Schadenstatistik in den letzten Jahren zeigt, daß es schließlich nicht auf die Verschärfung der Haftpflichtgesetze ankommt, so dürfen solche Erwägungen doch nicht dazu führen, die Beurteilung von Reformvorschlägen und materiellen Vereinheitlichkeitsbestrebungen von vorneherein abzulehnen.